N°316.—7e Année
(Tous les Jeudis)

NUMERO EXCEPTIONNEL
28 pages — Deux suppléments en couleurs

29 Septembre 1904
50 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

La Coupe Internationale des Motocyclettes
Demester, vainqueur de la Coupe

Publications Pierre Lafitte
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

79 avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL - PARIS

RUCKERT & Cie Sc.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Semelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

NOTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro Stations Tuileries, Palais-Royal) — CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA Frères Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
Quai du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station "COMBAT")
Demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

Chenil de la Gare d'Auteuil
Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en 48 HEURES les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
112, faub. St-Honoré, Paris

HYGIÈNE de la TOILETTE
Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au
COALTAR SAPONINÉ Le Beuf
son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.
Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES
Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

CYCLISTES COUREURS
CHOISISSEZ DE PRÉFÉRENCE
une bicyclette "PRIMO"
La plus jolie, légère et solide qui se fasse
NOUVEAUX MODÈLES SPÉCIAUX A CADRE RAMASSÉ EN PETITS TUBES ARRIÈRE, DIRECT ET COURT, SEULE NOUVEAUTÉ DE L'ANNÉE
Vendues à petit bénéfice, les bicyclettes les plus avantageuses sont les
PRIMO
52, avenue de la Motte-Picquet, PARIS

PRENEZ GARDE, Mada
vous commencez à grossir, et grossir, c vieillir. Prenez donc tous les jours d dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre ta restera ou redeviendra svelte. — Le flaco 50 dragées est expédié franco par le LABORATO 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERT — Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty.

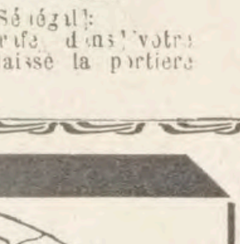
TUE-GIBIER sans ni b ni fu
à 30 mètres à petits plombs ou à ba
Pression très forte depuis 12f50
FOUDROYANT : 18f60 et 22f60
TUE-MOINEAUX à 4 fr. ; à 6f30
(Armes nouvelles déposées). Catal. gratis et
RIGAUL, Inv. Fte, 26, r. du Temple, Pa

Pneus=Vélos
Garantis un an et 3.000 kilom
DERNIER MOT DU PROGRÈS
SOLIDITÉ EXTRÊME
SOUPLESSE MAXIMA
Marque déposée : "LE RADIUM"
Chapes en gomme noire inusable et indécollable vulcanisées sur carcas "Fil biais". — Toutes tailles : 700×35×38×40×42 millimètr

	La pièce	La paire
1. Enveloppe à tringles (cable-souples)	13 »	25 » n
2. Enveloppe à talons (fil biais)	15 »	29 » –
3. Chambre à air valvée (Para pur)	6 »	... ...

Franco contre remboursement ou contre mandat-poste pour to commande d'une valeur de 25 francs.
G. NIVET & Cie
28, rue de Greffulhe, à LEVALLOIS-PERRET (Seine)
TÉLÉPHONE 525-34
SECTIONS-ÉCHANTILLONS SUR DEMANDE

TURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
UPONT
abricant breveté s. g. d. g.
NISSEUR des HOPITAUX
10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
US HAUTES RÉCOMPENSES.
nco du Cat... contenant 423 fig



Le Refroidisseur Loyal
204, Rue St. Maur, Paris

ASTHME et Catarrhe Guéris par les Cigarettes ou la Poudre ESPI (Boîte 2 fr.)

La Semaine Comique, par Henriot.

Le chemin de fer du haut Sénégal :
— Allons, bon... une girafe dans l'votre wagon... vous avez donc laissé la portière ouverte ?

Les automobiles aux manœuvres :
— Vous vous plaigniez, autrefois, quand vous aviez de la cavalerie dans vos champs !
— Oui... et maintenant je le regrette... avec les chevaux, on avait au moins le crottin !

— Eh bien, on va vous le payer, votre coc écrasé, à combien l'estimez-vous ?
— 12 francs... et puis qu'est-ce que vou allez me donner pour le chagrin que vont avoir les poules ?

D'Artagnan réclamant le titre de premier Champion des Pyrénées-Paris Hippique.

EMBROCATION ATHLETIQUE MÉRÉ
RECOMMANDÉE
Pour assouplir et fortifier les nerfs ou les reposer après un exercice violent
COMPLÉMENT INDISPENSABLE de l'entraînement aux SPORTS

Phcie MÉRÉ à ORLÉANS
le Flacon 1fr. 50
Franco Gare 2f10.
3 FLACONS Franco Gare 5f
DÉPOT : M. G. RIVIERRE
4, Rue du Fg-Saint-Antoine, PARIS

LAQUES Nouveautés Photographiques
ÉTABLISSEMENTS ULENC Frès
Rue du 4 Septembre PARIS
CADETT

23, Avenue de la Grande-Armée PARIS
Automobiles
RICHARD-BRASIER
PREMIER des Éliminatoires Françaises
GAGNANT de la Coupe GORDON-BENNETT (1904)

MOTEURS pour Motocyclettes et Voitures
TRANSFORMATION DE MOTEURS
H. DECKERT & Cie
BUREAUX : 63, rue Bayen
USINE : 20, rue Bacon
PARIS (XVIIe) Téléphone 552-49

MERCEDES PALACE

C. L. CHARLEY
70, Avenue des Champs-Élysées — PARIS
TÉLÉPHONE : 509-36, 549-77

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . **18 fr.**
ETRANGER . . . . . **20 fr.**
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

29 Septembre 1904 — N° 316
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . **1 fr. 50**
LA PAGE . . . . . **600 fr.**
ENCARTAGE. . . . . **500 fr.**

LE KRONPRINZ D'ALLEMAGNE ET SA FIANCÉE, LA GRANDE-DUCHESSE DE MECKLEMBOURG, EN AUTOMOBILE

Nous avons déjà présenté à nos lecteurs, il y a quelques mois, le Kronprinz d'Allemagne sportsman. Fervent adepte de tous les sports, le Kronprinz, dont les fiançailles avec la Grande-Duchesse de Mecklembourg viennent d'être annoncées, est un chauffeur accompli. On le rencontre souvent à Berlin et à Potsdam, à bord de son auto qu'il pilote lui-même avec adresse. La photographie que nous publions ci-dessus a été prise au cours d'une des plus récentes promenades du Kronprinz en auto, en compagnie de la Grande-Duchesse de Mecklembourg, sa fiancée.

**

500 PÊCHEURS A PONTOISE

*Le concours de pêche à la ligne organisé dimanche à Pontoise par l'*Auto *a remporté un véritable succès. Sur les 500 engagés, très peu ont déclaré forfait et c'est un véritable régiment qui avait pris position sur les rives de l'Oise. Aucun accident, aucun incident n'a troublé cette journée de sport qui marquera dans les annales de la pêche à la ligne.*

Un train spécial avait amené à Pontoise, le matin, une grande partie des concurrents, et l'arrivée de ce cortège imposant avait révolutionné la ville.

◓ ◓ ◓

Il est 9 heures ; le train spécial, qui pour n'être pas celui de Paris-Vienne ou de Paris-Hombourg, n'a pas moins son intérêt, est bondé de concurrents de tous les mondes, de toutes les allures ! Il n'y a plus de place ; un hameçon ne tomberait pas, tant les espaces sont bien remplis par les provisions, les amorces, les sacs et les caoutchoucs qu'un soleil radieux n'a pu décider les pêcheurs, gens prévoyants, à laisser à la maison.

A la dernière seconde, apparition essoufflée et échevelée d'un couple plus outillé encore que les autres ; la dame, énorme et rouge, implore d'une voix pleine de larmes une petite place et finit par aller échouer sur les boulettes soigneusement préparées d'un vieux pêcheur à lunettes, qui lui lance un regard foudroyant.

A peine installée, furieuse sortie ; Ernest a oublié les asticots !

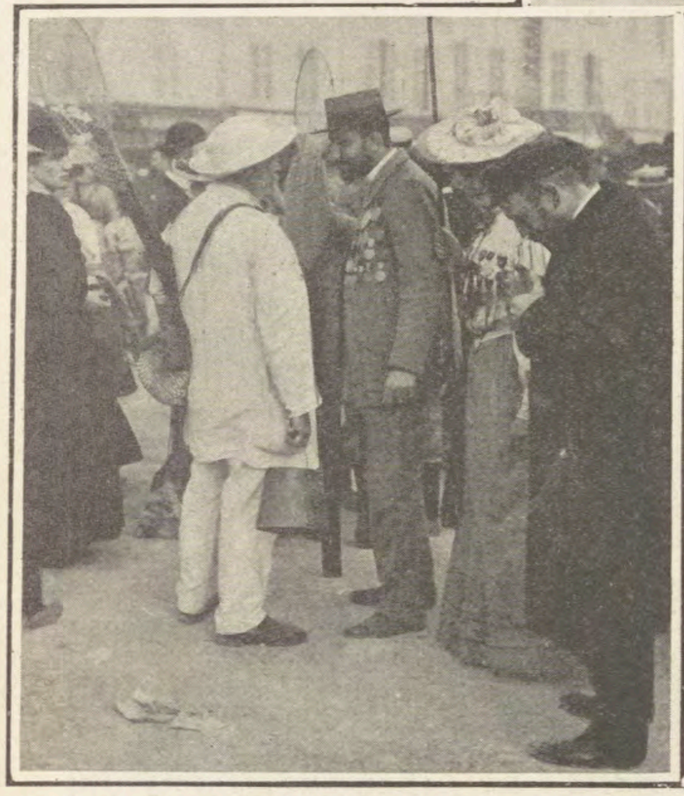
L'auditoire sourit, et de deux façons différentes, car il est formé de deux camps. Dans l'un, celui des asticotistes, on sourit à la mésaventure d'un concurrent devenu moins dangereux ; dans l'autre, celui des verdevasistes, on sourit de dédain devant l'ignorance d'un pharisien !

Celui qui ne sourit pas, c'est Ernest, qui en a pour jusqu'au lendemain à s'entendre dire qu'il est pour tout la même chose !

Mais aussi pourquoi oublier les asticots ?

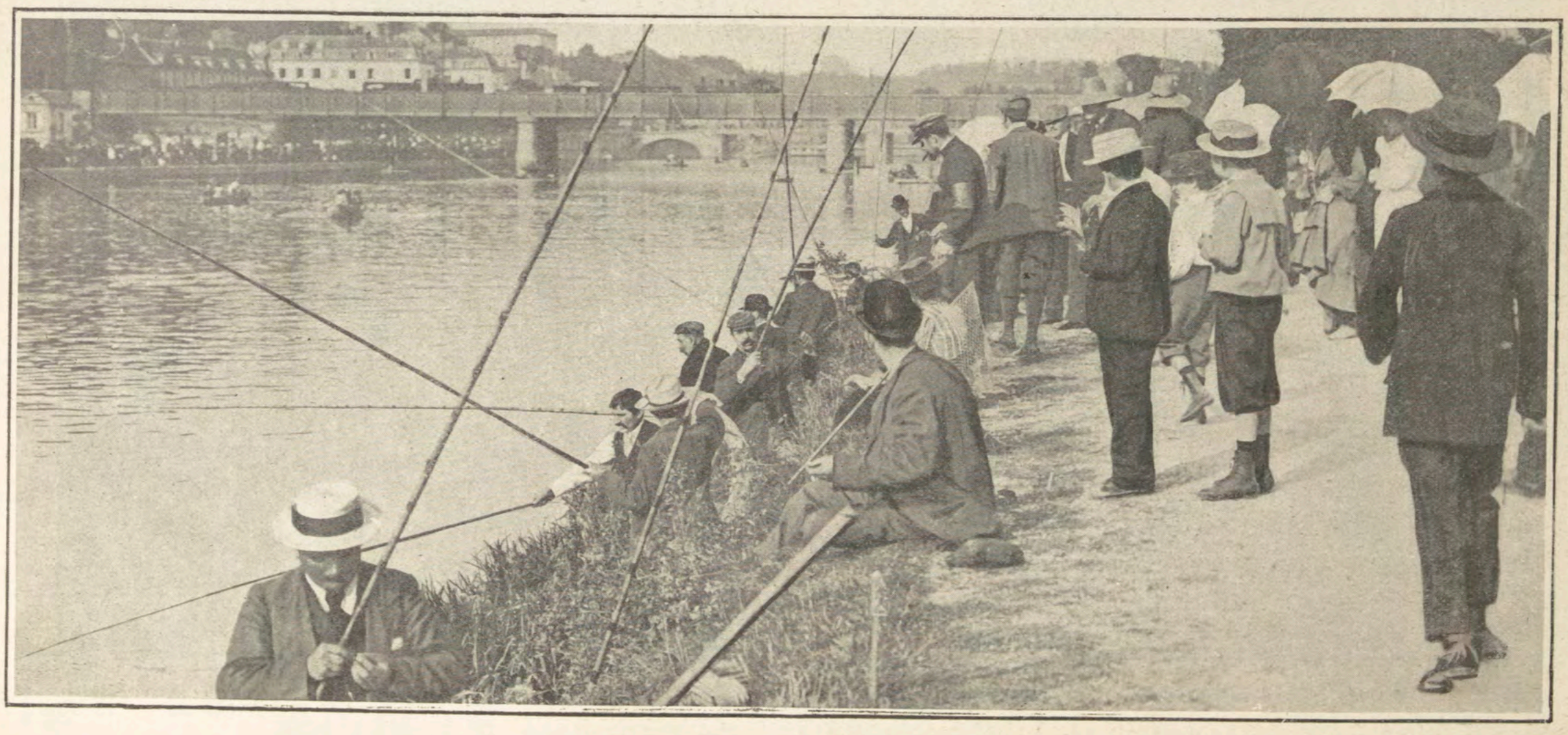
Dans l'auditoire, on s'observe ; ce ne sont pas les confidences lâchées le soir dans la joie du succès ou la mélancolie de l'échec, et

Le défilé des concurrents du Concours de Pêche à la ligne dans les rues de Pontoise.



Un champion de la pêche qui porte ses preuves sur lui.

La distribution des numéros aux commissaires.



La berge de l'Oise pendant le Concours de Pêche à la ligne.

— Cette fois, j'en tiens un !

Le vieux praticien soigne son amorce ; la présentation, tout est là !

Encore une boulette ? (C'en était une, il ne fallait pas amorcer !)

— Commissaire, s'il vous plaît !

les plus chauds partisans de l'asticot eux-mêmes n'osent faire trop haut son éloge, de peur de convertir quelque verdevasiste ébranlé. Pour un peu, ils renieraient leur doctrine !

Pontoise, tout le monde descend !

La grosse dame, péniblement, saute à bas du compartiment qui s'est arrêté, comme par hasard, sur une sorte de caniveau. Ernest, qui n'a pas offert la main, essuie un nouvel orage, avec, d'ailleurs, la philosophie sereine que donnent seuls une longue habitude et la pratique de la pêche à la ligne.

Cependant, le cortège s'avance, en rangs compacts, vers l'hôtel de ville, au son de différentes autant que célèbres romances ; on croit distinguer que le « fromage au lait domine ». Puis, après avoir fait sur les populations l'impression qu'il sied, les concurrents, esclaves du programme, se livrent à la dislocation !

— Présent ! C'est un brochet ?

M. Buchillat, vainqueur du Concours de Pêche à la ligne. A pêché 22 poissons d'un poids total de 560 grammes.

1 heure et demie. Les numéros ont été tirés au sort, presque tout le monde est à sa place ; c'est une liane de bambous et de roseaux qui se dresse de chaque côté de la rivière. Ceux qui sont prêts d'avance, les malins qui ont, le matin, préparé dans le silence d'une berge éloignée les succulentes boulettes au sang, et qui se sont assurés, en quelques instants, que leur plongée est irréprochable, attendent le coup de canon en des poses de sentinelles avancées ; les autres se hâtent fébrilement, emmêlent leurs racines, manquent de glisser sur la glaise escarpée du bord et se retiennent instinctivement à de vigoureuses touffes d'orties !

A 2 heures moins cinq, arrivée d'Ernest parfaitement gris, puis de son aimable moitié qui, elle, pleure de l'émotion inséparable d'un premier début.

Enfin, le coup de canon retentit. Aussitôt, c'est une avalanche de boulettes qui tombent dans l'Oise.

Tout à coup, une voix éclatante s'élève : « Commissaire ! » réclame-t-elle. Et le brave cycliste qui remplit ces délicates fonctions de noter méticuleusement ce premier succès.

Les deux heures passent comme un rêve ; tout le monde se donne rendez-vous sur la place où l'on compte, où l'on pèse, pour proclamer les lauréats !

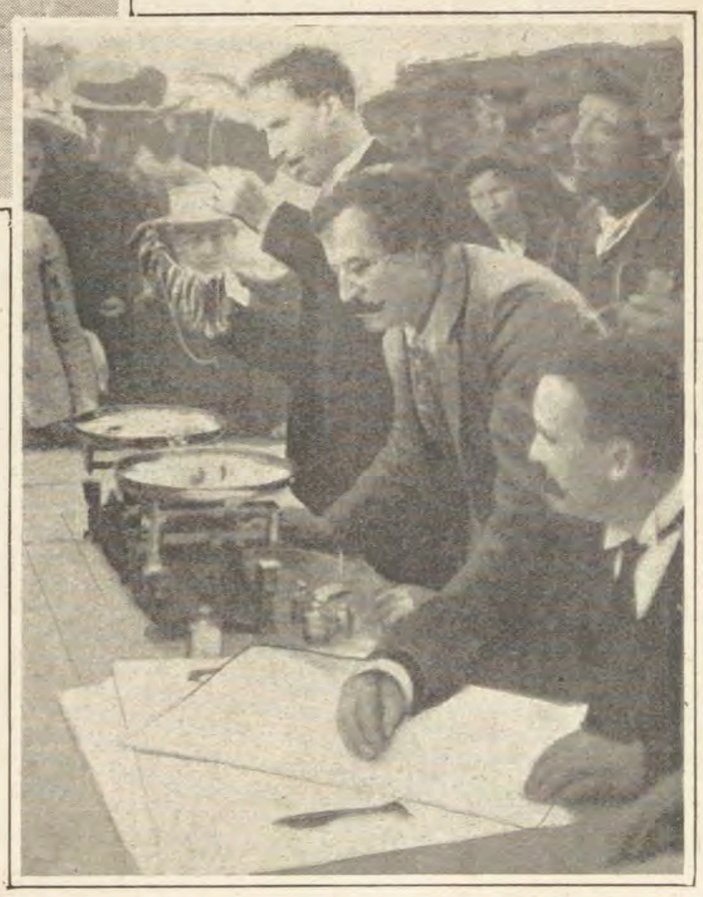
Puis, c'est l'exode vers la gare, dans la pénombre tôt venue d'un crépuscule d'automne ; dans la salle d'attente obscure, deux ombres sont affalées.

Et la plus large des deux soupire, dans une dernière agression :

« Je t'avais bien dit qu'y fallait du ver ! »

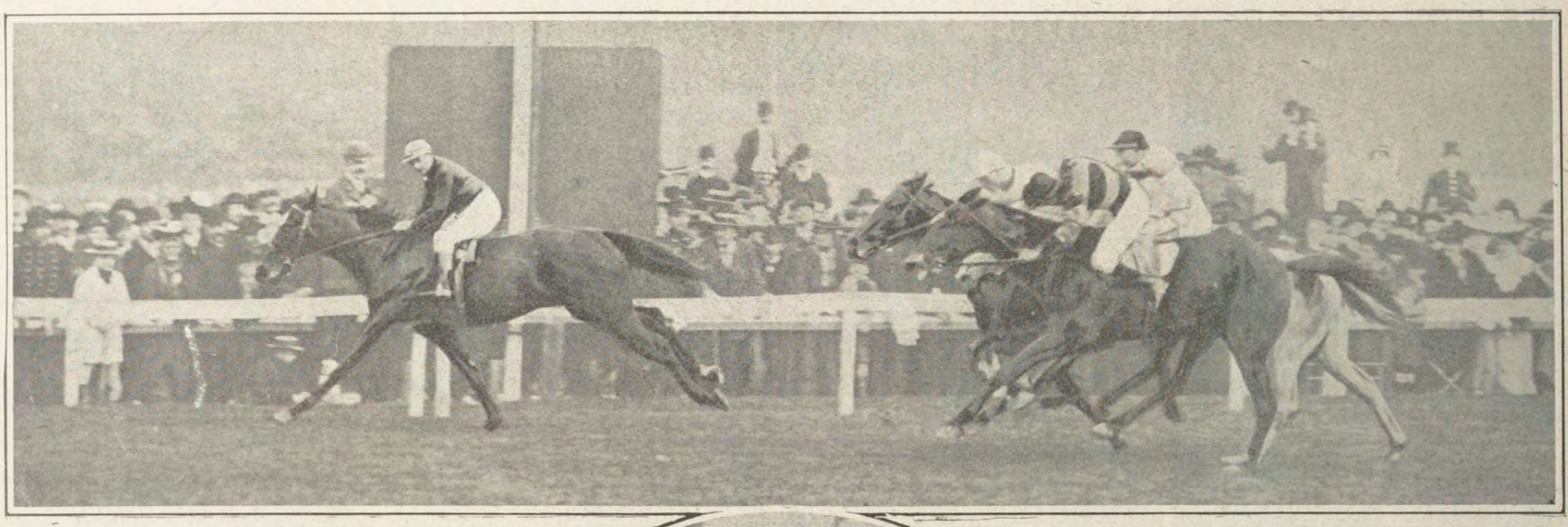
C'est Ernest et sa femme... bredouilles.

LIMENCK.



Le pesage des poissons pris par les concurrents. Grave opération.

Le Grand Critérium au Bois de Boulogne



Val d'Or, par Flying Fox et Wandora.

Ladislas IV, par Édouard III et Lady Clifden.

Clyde, par Childwick et Common Dance.

Rose Blanche, par Le Sancy et La Jarretière.

L'arrivée du Grand Critérium. (30.000 fr. — 1.600 m.).

Journée superbe à tous les points de vue. Val d'Or, un des cracks de l'écurie Ed. Blanc, s'est affirmé à nouveau en enlevant avec une extrême facilité le Grand Critérium, mais le crack trois ans de la même écurie, Gouvernant, l'un des champions français du Prix du Conseil-Municipal, dans lequel il pourrait bien prendre sa revanche, s'est fait battre dans le Prix de Villebon. Tel est le bilan de la journée.

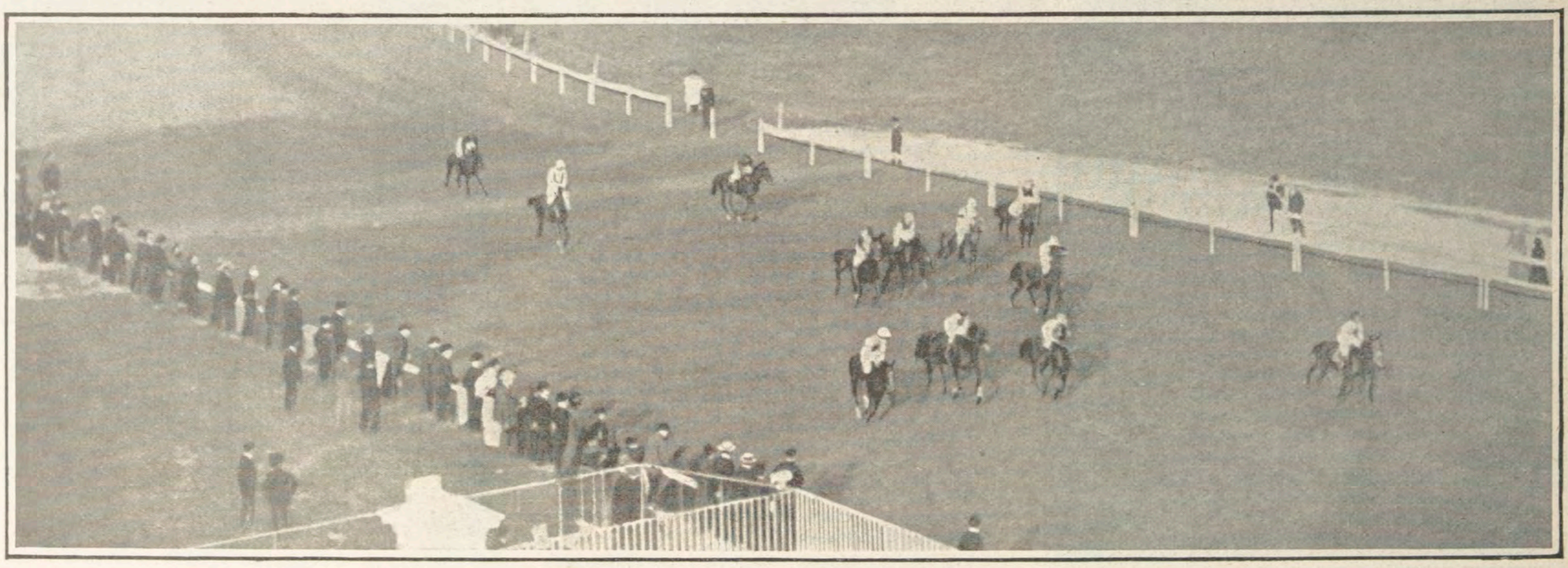
✣ ✣ ✣

On se perd parmi les cracks de l'invincible écurie Ed. Blanc. Lorsque Adam parut pour la première fois sur la piste du Bois, on voulut voir en lui le meilleur de l'écurie, mais voici que Val d'Or s'est joué d'adversaires de haute qualité comme Clyde, Rose Blanche — les meilleures pouliches de la génération — et Ladislas IV; aussi s'empresse-t-on d'assigner la première place au fils de Flying Fox et Wandora. Le fait est que, malgré un accident qui pouvait compromettre sa chance — un fer retourné presque au départ — Val d'Or s'est promené sur les 1.600 mètres du Grand Critérium. J'ai entendu quelques sportsmen, jaloux des lauriers de la casaque orange, prétendre que Val d'Or, Adam, et autres Flying Fox ne sont que des bons chevaux, mais que le reste de la génération ne vaut rien du tout. Tant que nous n'aurons pas un chronométrage très exact des épreuves, il sera possible d'avancer de pareilles hérésies. Cependant, ceux qui ont le « galop d'un cheval » dans l'œil s'accordent à trouver les cracks de l'écurie Ed. Blanc des poulains tout à fait extraordinaires, et jamais encore on n'a vu leurs pareils sur le turf. Tous ont une puissance de foulées, un allongement qui défient toute critique. Mais, il y a un mais, ces poulains hâtifs, qui semblent des trois ans plutôt que des deux ans, auront-ils une résistance suffisante pour durer et rester cracks? C'est ce que l'avenir nous apprendra.

La défaite de Gouvernant battu déjà dimanche dernier, mais par un animal de grande valeur, a dû être très sensible au propriétaire du Jardy; il est vrai que Gouvernant est un animal sur lequel on ne peut jamais compter absolument, il a du caractère. Dimanche, Gouvernant fit des difficultés, mais M. Figès n'attendit pas; de plus, son aide, — qui commit une grave, très grave faute — envoya derrière le fils de Flying Fox, Gouvernant; au lever des rubans, un formidable coup de son fouet de charretier. Gouvernant, surpris, rua, et ne partit point, d'où vingt longueurs perdues au départ, et ce retard, étant donné le poids qu'il rendait à ses concurrents, suffisait à lui enlever toute chance. Pour la seconde fois, à huit jours d'intervalle, l'écurie Caillault infligeait une défaite à l'écurie Ed. Blanc, mais la première fut plus régulière que la seconde.

FRANC PICARD.

Après la victoire.
L'imbattable Val d'Or, un des cracks de l'écurie Ed. Blanc monté par Georges Stern.



La rentrée des chevaux du Prix de la Lorie.
Cette épreuve, qui comprenait un nombre à peu près égal de trois ans et de deux ans, a été l'occasion d'une belle victoire pour les trois ans qui ont pris les quatre premières places. Cascadeuse II, à M. Ed. Blanc, montée par G. Stern, a gagné assez facilement sur Queen Bee. Après sa victoire, elle a été réclamée par M. le comte de Ganay.

FRIOL

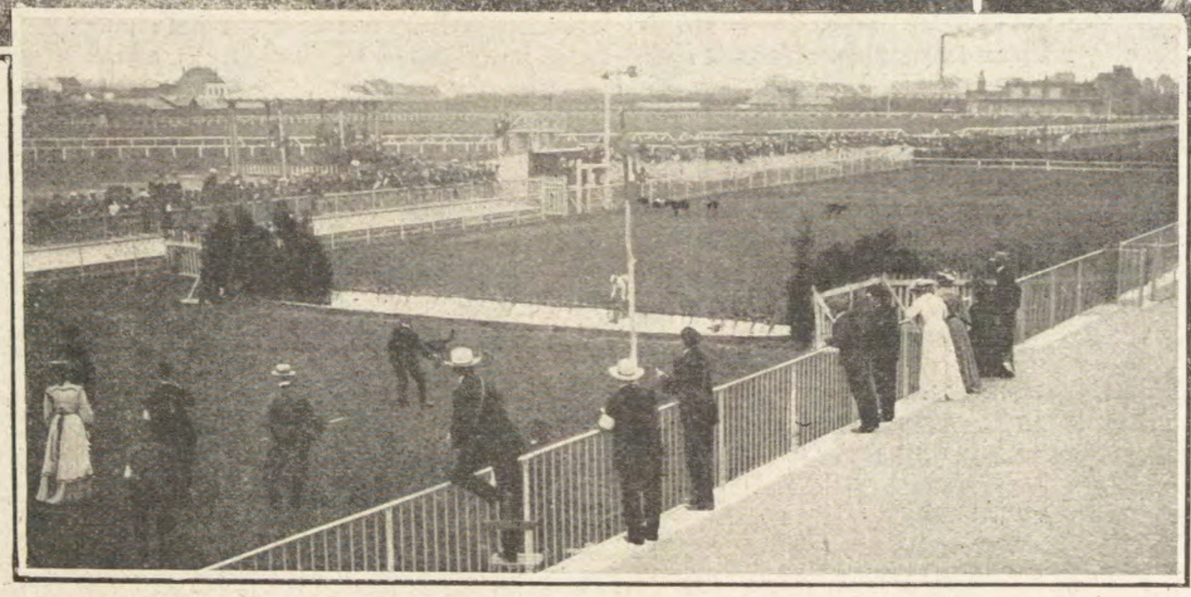
Après la Voiture, le Canot automobile

Mme DU GAST PASSE SON EXAMEN DE CONDUCTEUR DE CANOTS AUTOMOBILES

A Ostende - Les grandes Courses Internationales de Lévriers

Le départ du Prix des Dunes.
Course plate, 400 mètres, pour Greyhounds mâles.

Leda,
gagnante du Prix des Coquillages, course plate, 250 mètres, pour Barzois femelles.



Un steeple-chase pour Greyhounds.
Les concurrents avaient à sauter une haie de 1 m. 10 de hauteur et une rivière large de 3 mètres.

REUSSITE on ne peut plus complète pour les grandes Courses internationales de Lévriers organisées à l'Hippodrome Wellington, à Ostende.

Il y avait beaucoup de monde, et on est resté jusqu'à la fin, tant les diverses courses ont présenté d'intérêt. Et puis le betting a fonctionné et quand on peut parier, on se passionne peu à peu, et l'on s'amuse.

Quant aux lévriers qui ont pris part aux diverses épreuves, presque tous étaient magnifiques. Nombre de spectateurs se sont trouvé tout à coup des connaissances spéciales en la matière et l'on entendait discuter sur les mérites des lévriers russes, africains, perses, grecs, italiens ; l'un parlait de pelage ras et de pelage long, l'autre de lévriers harpés, ouvrés ou gigotés.

Parmi les vainqueurs de la journée, citons *Leda*, qui a enlevé magnifiquement le Prix des Coquillages. P. M.

***

BORDEAUX-PARIS HIPPIQUE

LE RAID INTERNATIONAL DE LA *VIE AU GRAND AIR* ET DE LA *FRANCE DE BORDEAUX ET DU SUD-OUEST*

QUELQUES jours seulement nous séparent du jour du départ : déjà plusieurs concurrents sont partis par la route, estimant que ce serait pour leurs chevaux le meilleur entraînement. D'après les nouvelles qu'ils nous ont fait parvenir, les routes sont excellentes et ils reçoivent partout, de la part des hôtels et auberges situés sur le parcours et déjà pressentis par nous, le meilleur accueil.

Lorsque nous eûmes l'idée d'organiser cette grande épreuve hippique, dotée de 25.000 francs de prix, notre secrétaire général soumit notre projet au directeur général des haras, le sympathique M. Hornez. Le projet de règlement le séduisit dès l'abord et il voulut bien nous promettre, dans la mesure du possible, le concours de son administration.

D'autre part, M. Mougeot, ministre de l'Agriculture, auquel notre règlement fut également soumis, nous a fait parvenir la lettre suivante :

Monsieur,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur le Raid hippique organisé par la *Vie au Grand Air* et la *France du Sud-Ouest* et me demander, pour cette épreuve sportive, un encouragement sous forme de prix donné par le Gouvernement.

Je suis heureux de vous faire savoir que j'ai décidé de faire frapper spécialement pour ce Raid une médaille d'or à attribuer à l'un des gagnants.

Recevez, monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le Ministre de l'Agriculture,
Le Directeur du Cabinet,
J. LEVAYER.

C'est le plus précieux encouragement que nous puissions avoir.

Cette médaille d'or décernée au nom du Ministre de l'Agriculture sera attribuée au vainqueur de la section montée.

DATE DE L'ÉPREUVE

Rappelons que le départ sera donné à Bordeaux, en un endroit qui sera désigné ultérieurement, dans la matinée du **9 OCTOBRE 1904.**

C'est M. Boitelle, le sympathique starter de la Société du Demi-Sang et de la Société Française Hippique qui a bien voulu se charger de donner le départ.

Les temps seront pris au départ par notre collaborateur Tampier, chronométreur officiel de l'A.C.F.

MM. Marcel Viollette, rédacteur en chef de la *Vie au Grand Air*, et Paul Mégnin, secrétaire général du raid hippique Bordeaux-Paris, partant sur leur voiture *Hotchkiss* organiser les contrôles de la route.

LES CONTROLES

Des contrôles avec infirmerie et maréchalerie vétérinaires seront installés à Libourne, Barbezieux, Angoulême, Saintes, La Rochelle, Niort, Poitiers, Châtellerault, Tours, Blois, Orléans, Limours, Versailles. Les concurrents devront y faire viser leur « carnet de route » et signer la feuille de contrôle.

Toute réclamation en cours de route devra être adressée au contrôle le plus voisin.

LE SERVICE PHARMACEUTIQUE VÉTÉRINAIRE

C'est l'importante droguerie-pharmacie vétérinaire Méré, de Chantilly, à Orléans, qui a bien voulu se charger d'assurer le service pharmaceutique vétérinaire dans les divers contrôles de la route Bordeaux-Paris.

A L'ARRIVÉE

A l'arrivée à Versailles, le comité juge à l'arrivée sera composé de MM. le comte Maurice de Cossé-Brissac, président de l'*Etrier*; Lavalard, de la Société Nationale d'Agriculture; Barthes, vétérinaire principal de l'armée, en retraite; Pierre Lafitte, directeur de la *Vie au Grand Air*; vicomte Maurice d'Orléans, Boitelle, de la Société Française Hippique, Berterèche de Menditte et J.-A. Dreyfus.

LES ENGAGEMENTS

Les engagements sont clos depuis le 25 Septembre. Cependant nous recevrons les engagements supplémentaires jusqu'au 6 Octobre au prix de 200 francs sans forfait.

La première liste d'engagements s'établit comme suit :

1° SECTION MONTÉE

1. *Porte-Veine*, hongre, 6 ans. Origine : War Dance et Pointe Lace. Propriétaire : lieutenant Privat, du 5e chasseurs. Cavalier : lieutenant Privat.

2. *Alphonsine* ex *Gaudine*, 9 ans, présumée demi-sang du pays de Corlay. Propriétaire : M. Gaspard Keller, à Paris. Cavalier : M. A. Cotton d'Englesqueville, à Paris.

3. *Bagatelle*, jument, 14 ans. Propriétaire : Ecole de dressage de Poitiers. Cavalier : Joseph Thenaisie, de Poitiers.

4. *Eglantine*, jument anglo-arabe, 7 ans. Propriétaire : M. V. Husson, de Caudéran (Gironde). Cavalier : Edouard Husson fils.

5. *Raketamanque*, jument, présumée irlandaise, 8 ans. Propriétaire : Félix Petit, à Vouziers (Ardennes). Cavalier : Félix Petit.

6. *Perlina*, jument demi-sang, 7 ans. Propriétaire : M. De Masclary, de Saint-Cyr. Cavalier : Dussertour.

2° SECTION ATTELÉE

1. *Ursule*, jument demi-sang, 6 ans 1/2. Propriétaire : Mangon, de Celles-s.-Belle (Deux-Sèvres). Conducteur : Alfred Mangon.

2. *Anatole*, cheval, 6 ans. Propriétaire : Bordes, de Mauvezin (Gers). Conduc. : Bordes.

3. *Montesquinoise*, jument demi-sang, 18 ans. Propriétaire : Irénée Gence, de Montesquieu-Volvertu (Haute-Garonne). Conducteur : Gence.

4. *Arlac*, hongre, présumé demi-sang, 8 ans. Propriétaire : Alphonse Leglise, de Pessac (Gironde). Conducteur : Alphonse Leglise.

5. *Rétive*, jument, 8 ans. Propriétaire : Alexis Salles, de Bordeaux. Conducteur : Alexis Salles.

6. *Cora*, jument landaise, 8 ans. Propriétaire : Auguste Caillou, de Bordeaux. Conducteur : Auguste Caillou.

7. *Bouquet d'Or*, jument du Midi, 12 ans. Propriétaire : Goyet, d'Aurillac (Cantal). Conducteur : Paul Aimard d'Aulnay de Saintonge.

8. *Fly*, jument américaine, 10 ans. Propriétaire : comte Cianelli de Serans, de Nogent-le-Roi. Conducteur : comte Cianelli de Serans.

9. *Creusette*, jument anglo-arabe, 9 ans. Propriétaires : Dinard et Moreau, de Bordeaux. Conducteur : Moreau.

10. *Orpheline*, jument demi-sang, 5 ans. Propriétaires : Dinard et Moreau, de Bordeaux. Conducteur : M. Dinard.

11. *Papillon*, hongre demi-sang, 7 ans. Propriétaire : Léon Payssan, de Bègles (Gironde). Conducteur : Léon Payssan.

12. *Partout*, cheval demi-sang, 11 ans. Propriétaire : Justin Labat, de Biarritz. Conducteur : Justin Labat.

13. *Poupée*, jument bretonne, 10 ans. Propriétaire : Léon Cibot, de Limoges. Conducteur : Léon Minard Cibot.

14. *Emballeur V*, cheval mêlé de sang landais, 9 ans. Propriétaire : X... Conducteur : Jean-Baptiste Capelle, domestique de X...

15. *Pouette*, jument, 10 ans. Propriétaire : Léonce Plessy, de Blois. Conducteur : Plessy.

16. *Cascarillio*, cheval demi-sang, 13 ans. Propriétaire : Georges Maumet, de Périgueux. Conducteur : Georges Maumet.

17. *Mignonne*, jument landaise. Propriétaire : Henri Bonnard, de Bethon (Marne). Conducteur : Maurice Bonnard.

18. *Eva*, jument landaise, 8 ans. Propriétaire : Jean Grouvard, de Bordeaux Conducteur : Auguste Grouvard.

19. *Bayard*, cheval, 11 ans. Propriétaire : Félix Ferrand, de Cenon (Gironde). Conducteur : Félix Ferrand.

20. *Victor*, mulet, 7 ans. Propriétaire : Pipart-Véron, de Saint-Antoine-du-Rocher (Indre-et-Loire). Conducteur : Pipart Alexandre.

21. *Bienvenue*, jument, 12 ans. Propriétaire : Bernard Dorio, de Caudéran (Gironde). Conducteur : Bernard Dorio.

22. *Junon*, ex *Vistale*, jument demi-sang, 6 ans. Propriétaire : Edouard, Lambreton de Bordeaux : Conducteur X.

23. *Flambeau* ex *Ailleon*, cheval demi-sang anglo-arabe 50 o/o, 8 ans. Propriétaire : Laporte, de Vic-Bigorre. Conducteur : Laporte.

24. *Medocain*, hongre, 10 ans. Propriétaire : Albert Cambon, d'Artigues (Gironde). Conducteur : Albert Cambon.

25. *Mascotte*, jument, 14 ans. Propriétaire : Giren, de Paris. Conducteur : René Giren.

26. *Fany*, jument de Tarbes, 7 ans. Propriétaire : Mme Dur, de Bois-Colombes. Conducteur : Léon Dur.

27. *Bagnerais*, cheval, 8 ans. Propriétaire, Etienne Brau, de Bagnères-de Bigorre. Conducteur : X.

28. *Brillante*, jument landaise, 6 ans. Propriétaire : A. Coutures, de Biarritz. Conducteur : A. Coudures.

29. *Coquette*, jument demi-sang, 12 ans. Propriétaire : Robian de Vaux. Conducteur : Robian.

30. *Nichette*, jument anglo-tarbe, 9 ans. Propriétaire : G. Honoré, de Bazoches. Conducteur : G. Honoré.

31. *La Dame Blanche*, jument demi-sang, 7 ans. Propriétaires : Lejeune et Languasco, de Paris. Conducteur : Rodolphe Darzens.

32. *Cronstadt*, pur sang, 6 ans. Propriétaire : M. P. Teisset, de Paris. Conducteur : M. Ed. Mayer.

(*A suivre.*)

LA COUPE INTERNATIONALE
DES MOTOCYCLETTES

Inghibert, 3e. Lamberjack, 4e. Demester, 1er.

LA COUPE INTERNATIONALE DES MOTOCYCLETTES. — L'EQUIPE FRANÇAISE.

L'industrie française a remporté, dimanche dernier, dans la Coupe Internationale des Motocyclettes disputée à Dourdan une nouvelle et éclatante victoire. Demester, sur sa motocyclette Griffon, *a brillamment enlevé la Coupe Internationale, couvrant les 270 kilomètres du parcours en 3 h. 43 m. 43 s. 2/5, soit à une vitesse moyenne de 72 kilomètres à l'heure. Inghibert et Lamberjack, les deux autres représentants de la France et coureurs de la même marque, se sont respectivement classés troisième et quatrième.*

***

La Coupe Internationale des Motocyclettes

Dimanche dernier s'est disputée à Dourdan, sur un parcours de 270 kilomètres, la Coupe Internationale de Motocyclettes, organisée par le Motocycle Club de France. Elle s'est terminée par la victoire de Demester, un des représentants de l'équipe française.

La route ayant été couverte de clous, les commissaires français avaient déclaré annuler la course ; mais avec beaucoup de bon sens, le Comité international a refusé de s'associer à cette mesure arbitraire, tranchant ainsi un intéressant cas sportif.

Il ne reste donc plus rien de l'incident, et la Coupe reste en France, cette année du moins.

◓ ◓ ◓

Le départ du coureur autrichien Vaslaw-Vondrick.

Le progrès vient de partout décidément, et la lutte pour la vie et pour la victoire devient de plus en plus vive et de plus en plus dure. Il fut un temps qui n'est pas loin où chaque fois qu'un véhicule automobile français se présentait en course, il n'y avait plus lutte. Aujourd'hui, il n'en est plus de même ; il y a lutte et lutte acharnée. Aussi notre industrie, stimulée par cette terrible concurrence, a-t-elle fait, cette année seulement, plus de progrès peut-être que dans les deux dernières. Nous avons partout conservé l'avantage, mais jamais année n'aura été plus rude, et si jamais la victoire ne nous a été plus fidèle, c'est qu'un formidable et intelligent effort nous a dressés contre l'étranger et nous a permis de demeurer sur nos positions victorieuses.

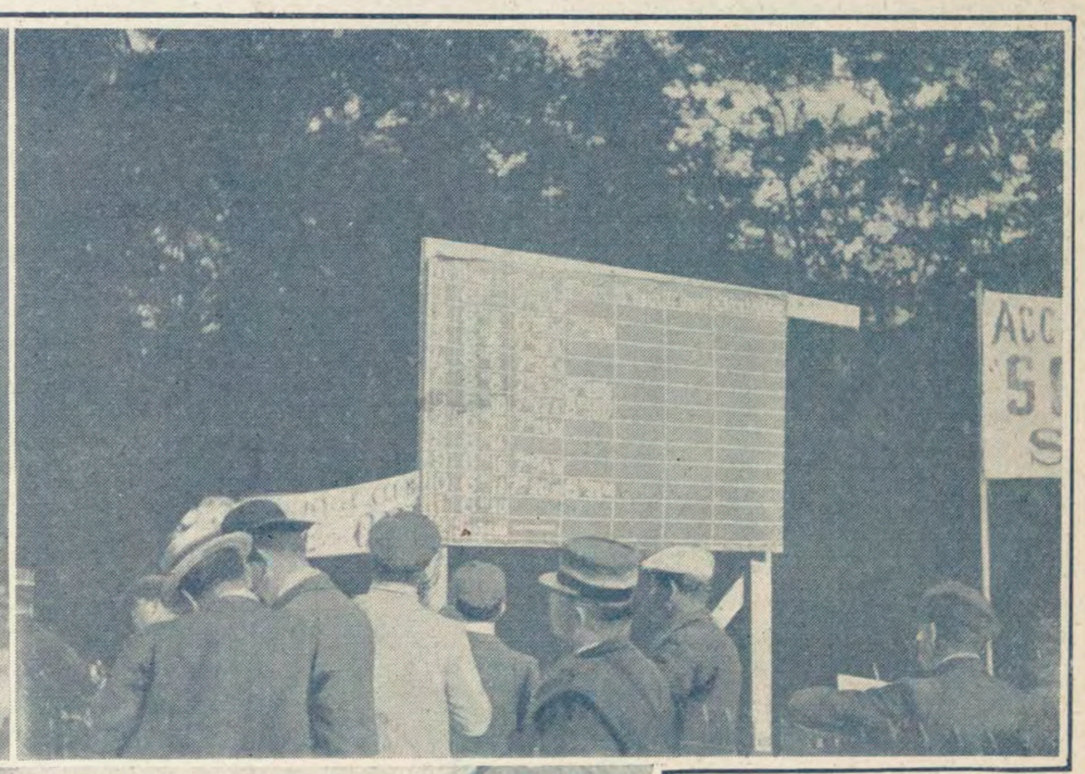
Il en a été de même pour la motocyclette que pour la voiture. La motocyclette est en train de suivre la voie triomphale de son aînée la bicyclette et va parvenir comme elle à cette extraordinaire diffusion qui a changé l'aspect de nos voies.

Il faut aller un dimanche dans l'après-midi côte de Suresnes ou dans le bois de Vincennes pour se rendre compte de cette métamorphose d'un paysage parisien La bicyclette est devenue banale par son succès même. La motocyclette commence à le devenir. C'est bien par excellence l'engin appelé au gros succès populaire; coûtant peu, dépensant peu, facile à garer, facile à comprendre et à réparer, elle est à tous les points de vue à la portée de tous.

La France, avec son réseau de routes, n'est pas la seule à l'utiliser et bien au contraire, ce sont les pays pauvres en routes qui peuvent voir dans la motocyclette le seul moyen de populariser chez eux la locomotion nouvelle. La motocyclette passe partout. Qu'on lui réserve seulement, comme en Belgique, une bande étroite de terrain uni le long d'une mauvaise route, et voilà le motocycletiste satisfait. On comprend qu'avec ce minimum de demandes, il soit plus facile de s'accommoder. La motocyclette est donc appelée, par la force même des choses, au plus grand avenir. Certains pays comme l'Angleterre et la Belgique en ont fait un article d'exportation de tout premier ordre. Liverpool, qui dessert le riche bassin industriel de Coventry, cette patrie du cycle ; Anvers, qui dessert toute la Belgique, se spécialisent peu à peu dans cette exploitation toute nouvelle.

La lutte de dimanche fut fertile en incidents. On les connaît déjà, ils marquent, hélas ! l'infiltration lente dans nos mœurs de pratiques jusqu'ici confinées dans le sport cycliste. Et encore ne peut-il même y avoir analogie. Tandis, en effet, que dans le sport cycliste des semeurs de clous aujourd'hui légendaires depuis Bordeaux-Paris ont un intérêt immédiat, il n'apparaît pas que les

Les à-cotés du départ.
Ceux qui attendent patiemment le passage des concurrents.



Le tableau d'affichage.
L'heure du passage des concurrents, à chaque tour, était inscrite sur ce tableau.

La traversée d'Ablis neutralisée.
Inghibert, escorté par le cycliste-pilote qu'il ne doit pas dépasser jusqu'à la fin de la neutralisation.

A la Maison de Pierre.

semeurs de clous du Circuit de Dourdan aient eu même l'excuse d'une canaillerie intéressée. Qu'un concurrent une fois en tête jette des clous derrière lui ou en fasse jeter par ses suiveurs, c'est immonde et déloyal, mais l'acte a un mobile raisonné, s'il n'a pas d'excuse. Il a pour but de lui assurer la victoire. Or, à Dourdan, il n'en fut pas de même. Il y avait cinq tours à couvrir et dès le premier tour les clous apparaissaient. Au bout de trois tours, il n'était pas un concurrent qui ne fût littéralement désemparé, tous ses pneumatiques ayant successivement rendu l'âme. La route était, en effet, littéralement tapissée de clous par endroits, et l'on y avait organisé de véritables barrages. On crût pendant deux heures que la course ne finirait jamais. Mais avec une inlassable et tenace volonté les concurrents repartirent et bientôt sur la route balayée et désormais possible, nos champions, par la supériorité réelle de leurs engins, passèrent aux premiers rangs du dernier, car ils

Un virage « impressionnant » de Lamberjack.

Un virage de Demester.

avaient été au début les plus éprouvés.

Au premier tour, Demester, qui a gagné la course, était encore quatrième ; le second Français, Inghibert, était sixième, et le troisième, Lamberjack, était encore dernier. Or, tous trois ont fini dans les quatre premiers.

Les motocyclettes Griffon qu'employaient nos champions ont été à la hauteur de leur tâche formidable. Avec une splendide régularité ils ont, tour par tour, et minute par minute, regagné leur retard, et ont fini avec une écrasante supériorité sur leurs rivaux.

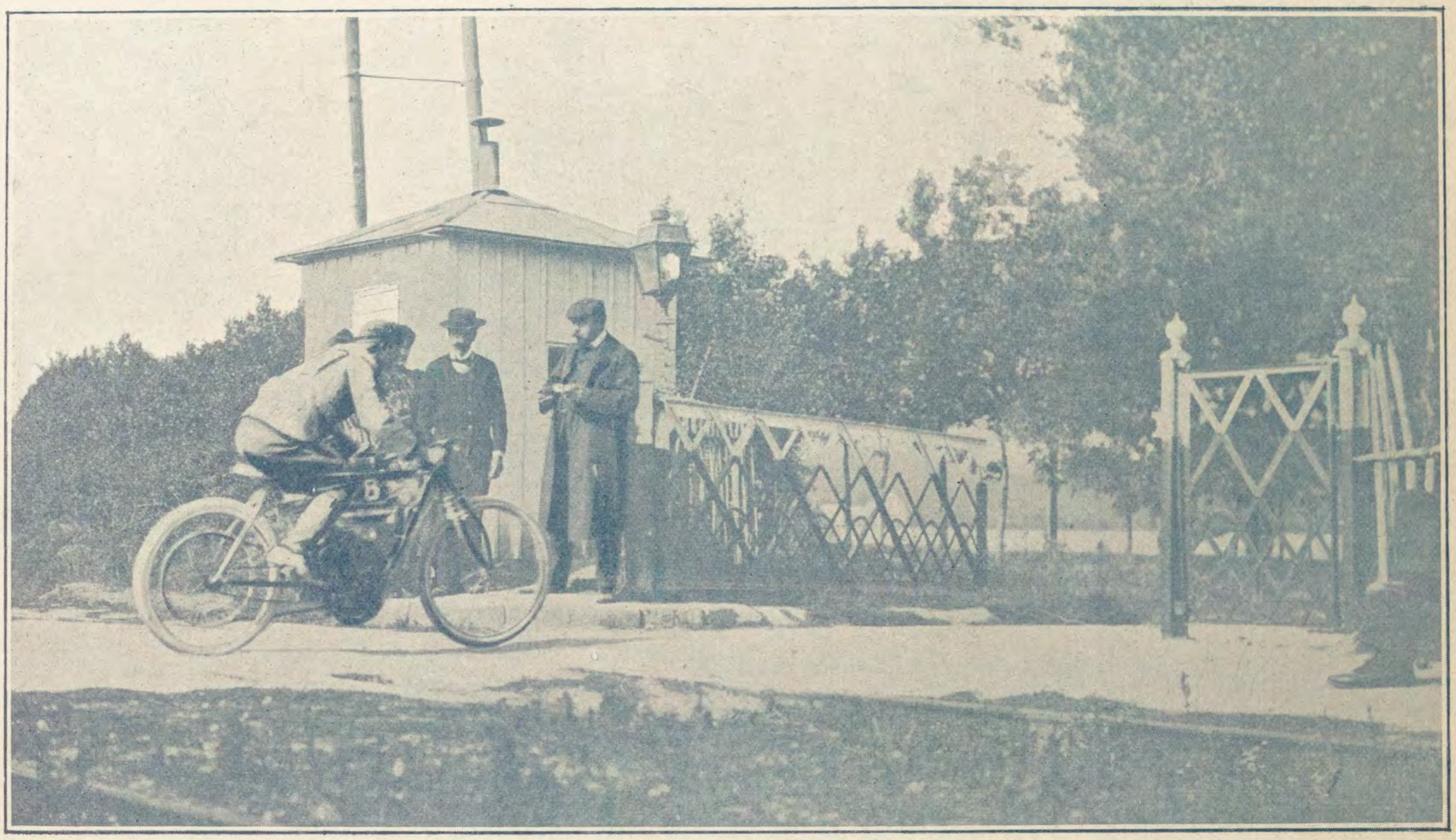
Seule, l'équipe autrichienne a opposé quelque résistance aux nôtres et un moment même, on a pu craindre que la victoire nous échappât.

Pourquoi faut-il que cette splendide journée ait été gâtée par une inconcevable et incompréhensible décision des commissaires ?

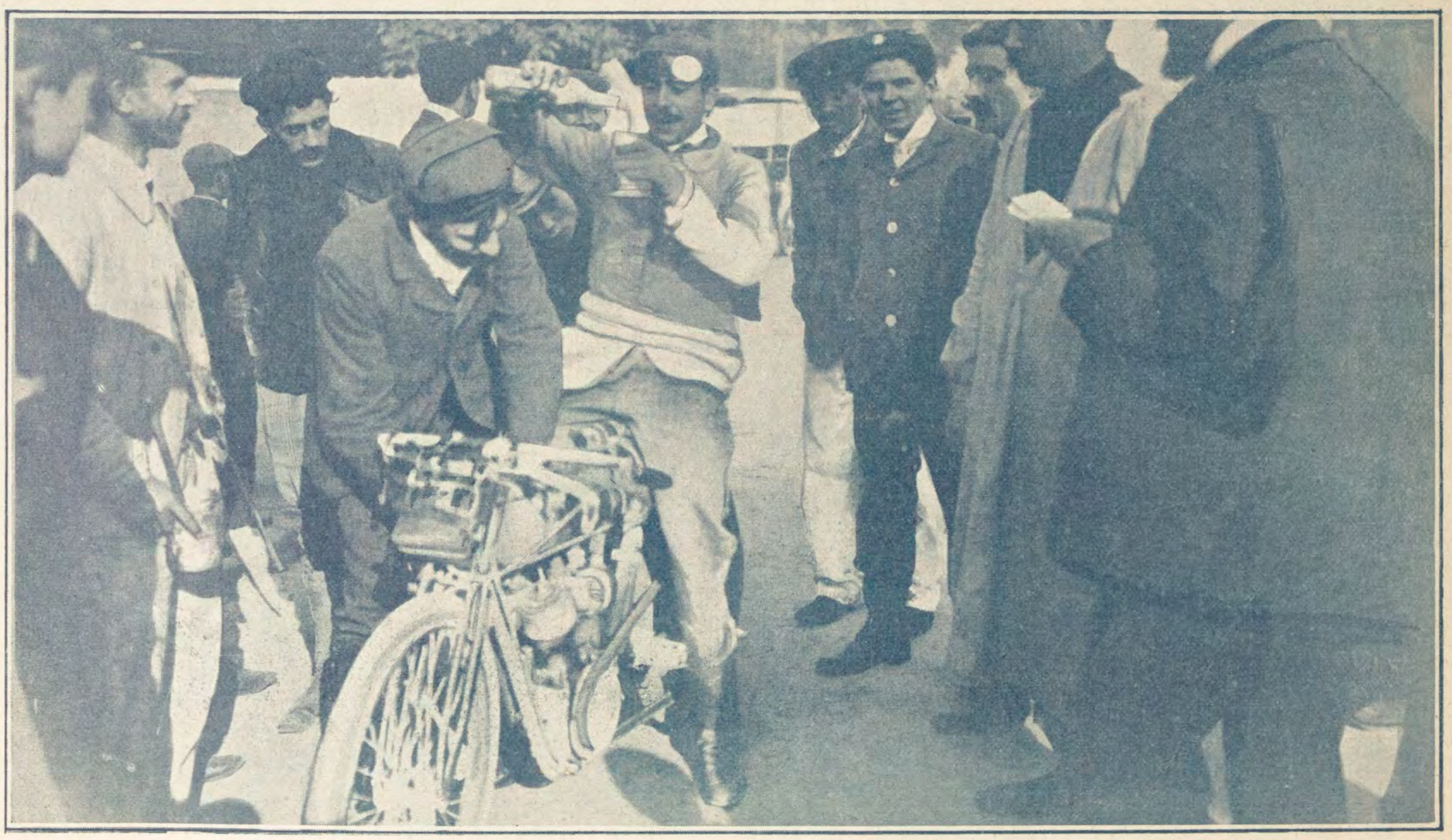
On connaît déjà toute l'histoire et l'on a tant épilogué

Ceux qui ramassent les clous sur la route avec leurs mains. Les coureurs confiaient ce soin à leurs pneus.

SUR LA ROUTE ✻ LES A-COTÉS

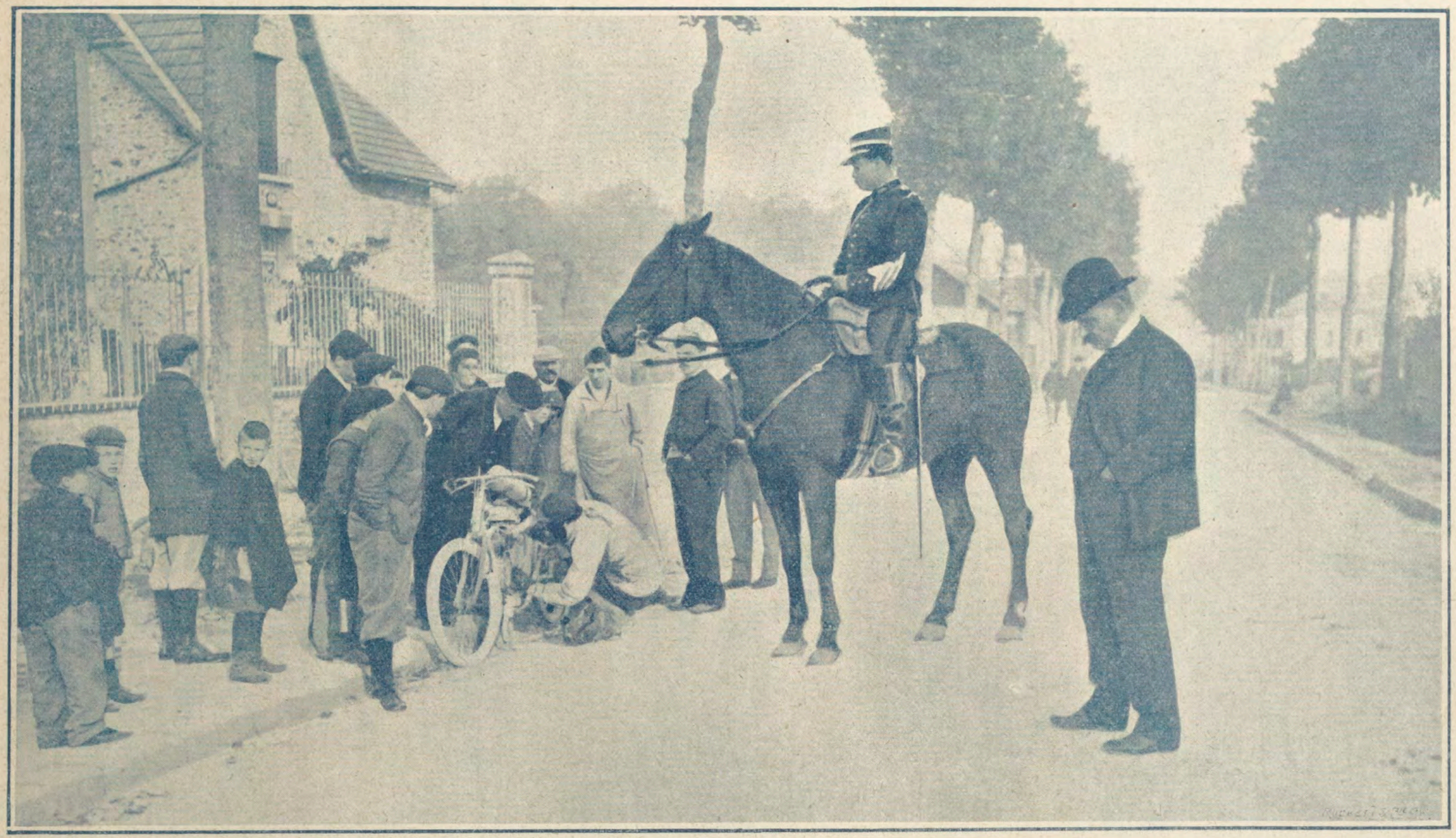


Le coureur anglais Hodgkinson arrive au passage à niveau d'Ablis.



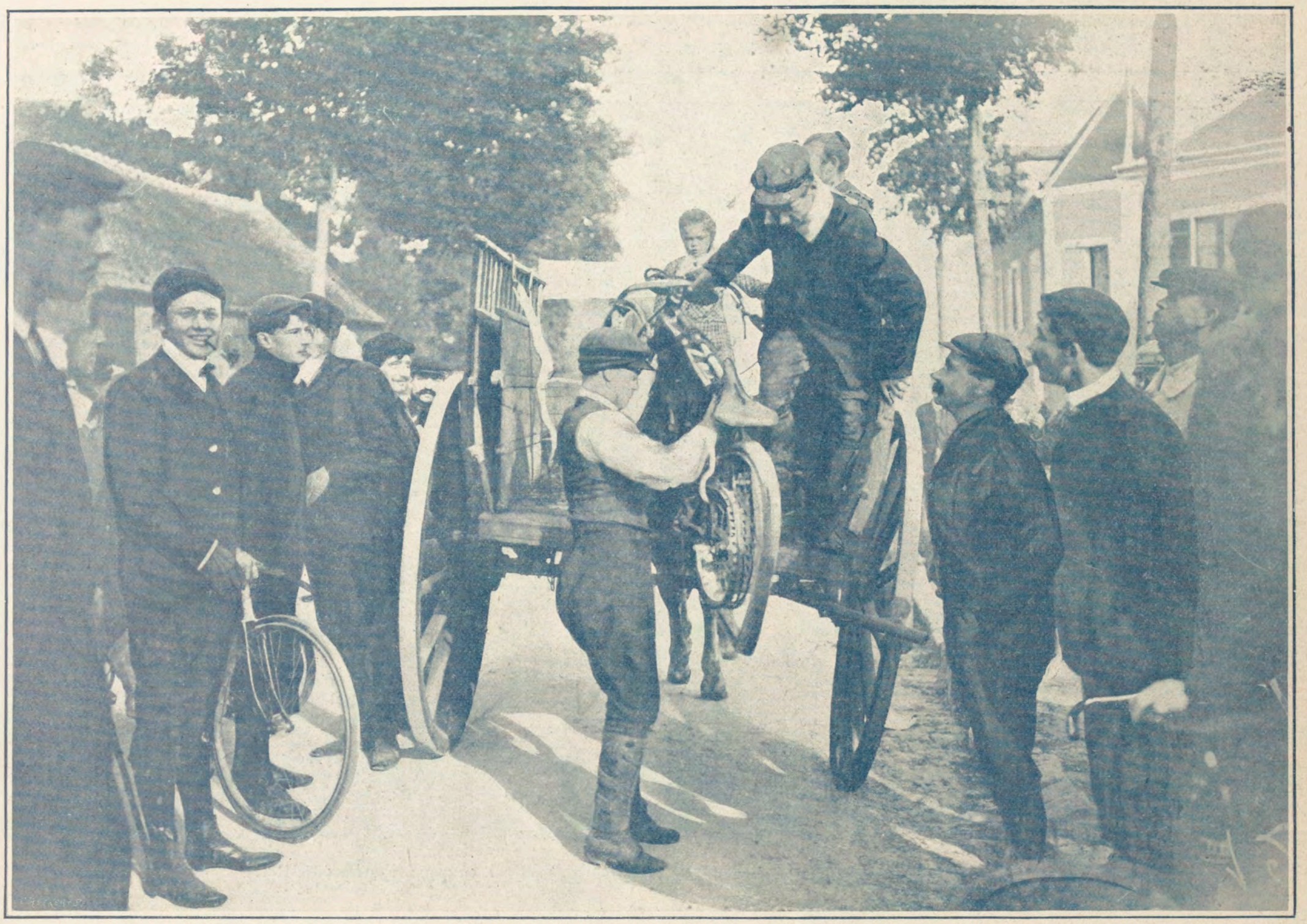
Inghibert se désaltère à son passage à Dourdan.

SUR LA ROUTE ✦ LES A-COTÉS



La maréchaussée s'intéresse aux malheurs de l'Autrichien Vondrick en panne à la Forêt-le-Roi.

Demester, vainqueur de la Coupe, sur motocyclette *Griffon*, quitte Ablis après son quatrième tour.



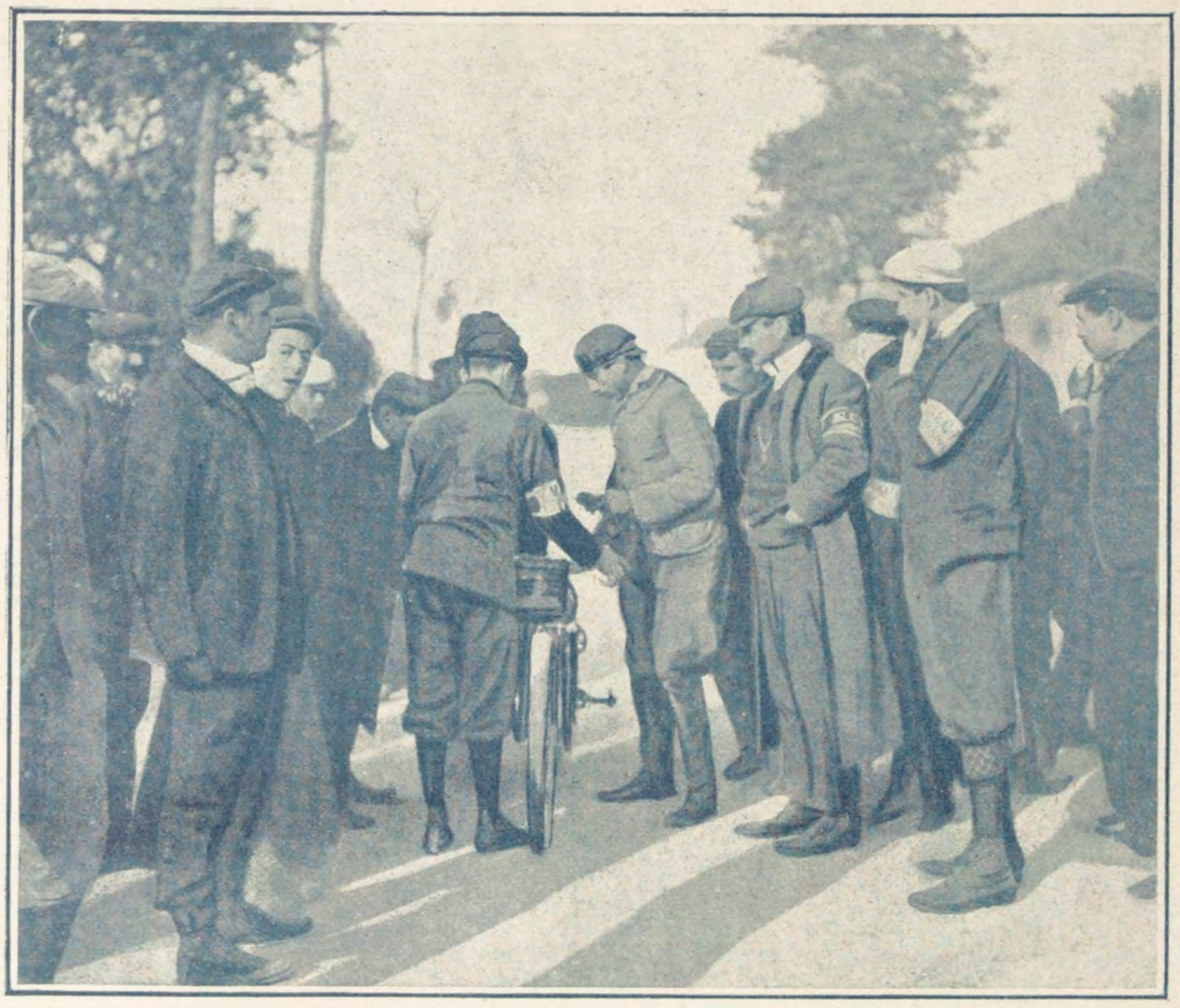
L'Anglais Regnold, victime de nombreuses crevaisons de pneumatiques, abandonne la course. Il grimpe sa machine sur une charrette réquisitionnée à Ablis.

sur elle, qu'il devient fastidieux d'y revenir.

Les commissaires ont annulé la course sans aucun motif de blâme contre les concurrents, enlevant ainsi gratuitement aux incontestables vainqueurs le bénéfice de leur victoire.

Le motif ? Les commissaires ont estimé que la course ainsi courue n'était pas régulière, que la route n'était pas en état de course.

Mais, hélas ! ce n'est là qu'une opinion. On ne demande aux commissaires, et, fort heureusement, que de juger si chaque concurrent pris de façon individuelle s'est bien conformé au règlement établi par ces commissaires. Or, qu'ont fait hier les concurrents ? Ils ont strictement obéi à ce que les commissaires leur ont demandé. Qu'a fait le vainqueur, le courageux et tenace Demester ? Il est parti sur la route indiquée à l'heure que vous lui avez imposée. C'est vous qui lui imposiez de passer là où il y avait des clous. Comme il a crevé deux fois et a été de ce fait quatrième au premier tour, il aurait préféré autre chose.



A son passage à Dourdan, Inghibert signale ses nombreuses crevaisons de pneumatiques, toutes causées par les clous jetés sur la route.

D'autres, écœurés auraient abandonné. Lui, non. A 80 à l'heure, il réfléchit et combine. Il se fabrique un arrache-clous, se persévère en se disant : le tour des autres viendra peut-être.

Finalement, il gagne, étant parti favori et ayant justifié ce poste périlleux par sa qualité morale, comme sa machine par sa qualité de résistance et de vitesse.

Vous le reconnaissez, vous ne lui reprochez rien, vous ne le déclassez point, vous l'annulez. C'est mieux, ce qu'il a fait ne compte plus. La théorie est monstrueuse. Le sport ne vit que de résultats indiscutables quels qu'ils soient, pourvu qu'ils n'aient pas été obtenus par des moyens frauduleux. Vous lui substituez votre appréciation de conditions de régularité.

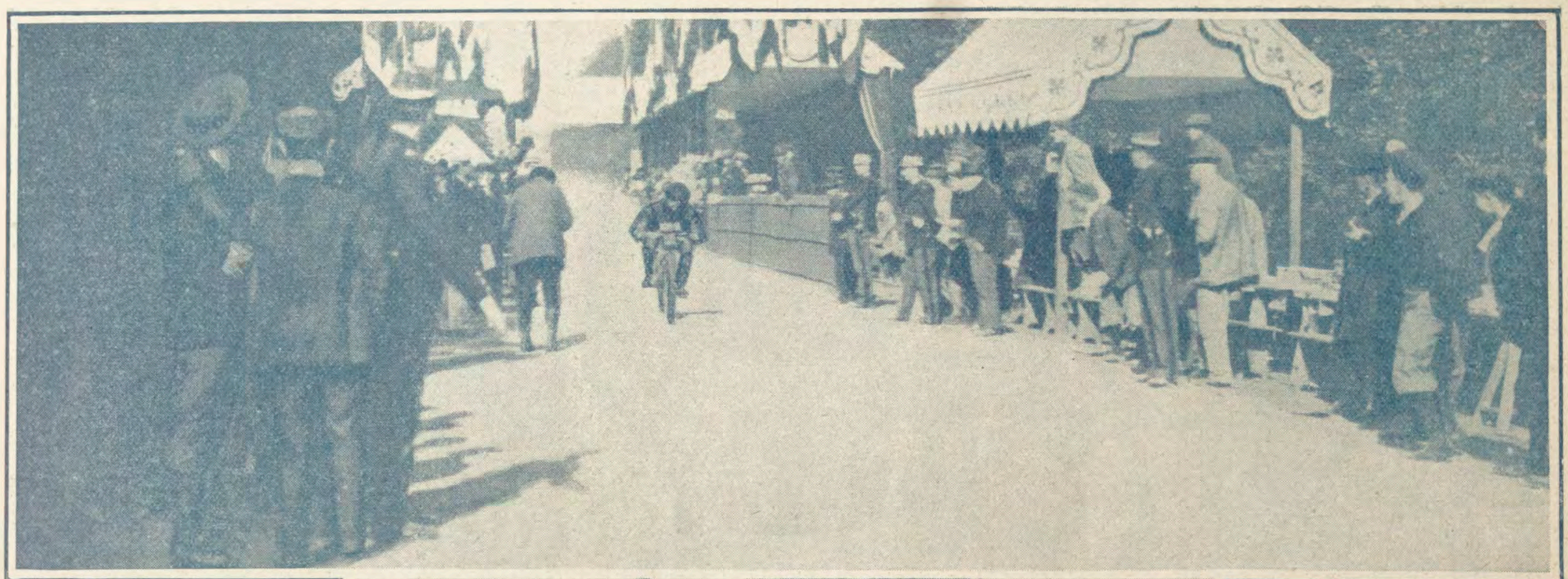
Il est donc certain que la décision d'hier ne trouvera aucun écho à la juridiction supérieure où les intéressés feront appel, la Commission sportive de l'A. C. F.

Les précédents abondent du reste, et dans tous les sports. Le dernier date de Bordeaux-Paris cycliste où la course ne fut pas annu-

Un poste de ravitaillement et de réparations entre Dourdan et la Forêt-le-Roi.
Grâce aux clous semés sur la route, les réparateurs de pneus n'ont pas chômé, dimanche dernier.

Autre poste de ravitaillement.
Gendarme et commissaire boivent au succès de leur favori. Quel est celui du gendarme ?

L'entrée d'une neutralisation.
Poteau indicateur très international. Tous les coureurs pouvaient ainsi comprendre l'avis affiché.



L'arrivée de Demester, vainqueur de la Coupe Internationale des Motocyclettes en 3 h. 43 m. 43 s. 2/5.

La fin de la neutralisation d'Ablis.
Le départ du coureur anglais Regnold.

lée, mais où, seuls, les coupables furent frappés. Le Comité International, consulté une première fois hier, a encore aujourd'hui pour se prononcer, car, et c'est là qu'est la beauté et la grandeur du sport, rien ne s'efface de ce qui a été fait par lui. Le résultat reste et seul peut et doit rester, s'il a été, et c'est le cas, loyalement obtenu.

Ceux d'hier resteront donc et nous en parlerons tout comme si nulle décision n'était intervenue. Nous introduirons seulement dans nos appréciations ce correctif de la route semée de clous.

L'épreuve a été pour les nôtres l'occasion d'une belle et nouvelle victoire. La maison Griffon a justifié la confiance que nous avaient donnée les résultats extraordinaires des éliminatoires. Notre équipe enlève la première place avec Demester, la troisième avec Inghibert, la quatrième avec Lamberjack. C'est presque à nouveau le triple event. La vaillante triplette, d'abord décimée par les crevaisons, s'est ralliée et est revenue sur la distance par sa cohésion et sa merveilleuse régularité. Les machines ont marché comme des montres.

La triple victoire d'hier classe la marque française au premier rang dans le monde et c'est un rang qu'elle mérite, si le mérite signifie travail et progrès. Tel est le digne couronnement de deux ans d'efforts et de volonté. Notre plus redoutable adversaire a été, comme nous l'avions prévu, l'Autriche dont les deux tenants, handicapés, eux aussi, par des crevaisons, ont fait tour à tour une course splendide. L'un d'eux, Vondrick, a été en tête jusqu'à mi-course suivi par Demester qui lui rattrapa peu à peu son retard ; le second Toman a fait une fin de course admirable, établissant le record du tour et venant finir second.

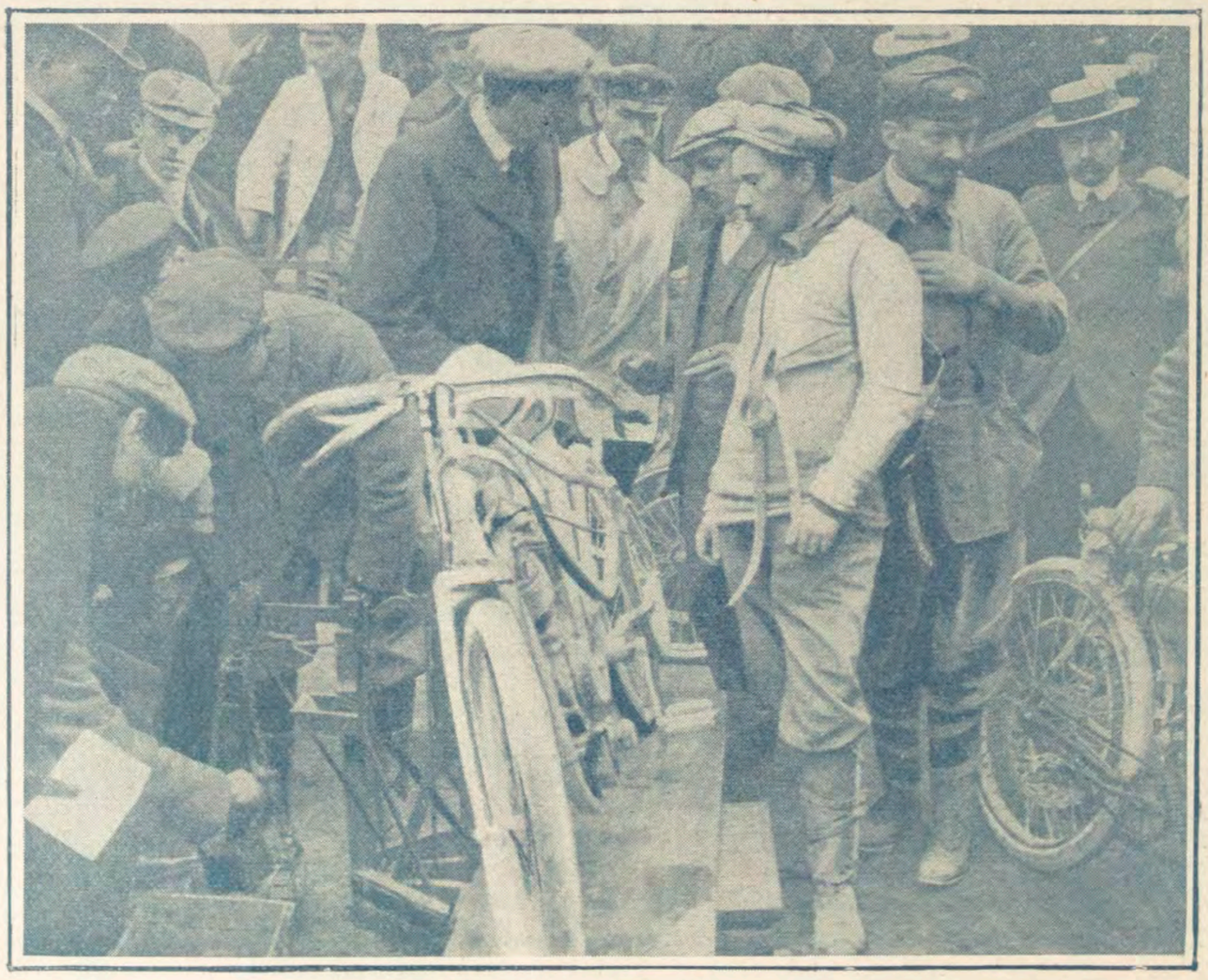
Les motocyclettes autrichiennes ont été les seules classées avec les nôtres et les deux équipes ont eu 1000/0 d'accidents. Ce sont donc là des rivaux qu'on peut être fier de vaincre et avec lesquels il faudra toujours compter.

L'équipe anglaise a disparu dans les crevaisons ainsi que l'équipe allemande. Les hommes n'ont pas continué comme les nôtres après les premiers échecs. Les engins étaient d'ailleurs moins rapides sensiblement. Le seul engin de vitesse à peu près égale est celui du Danois Petersen, qui, premier au premier tour, cassa ses soupapes et dut abandonner.

Ainsi se termina, *desinit in piscem*, cette belle journée qui pouvait marquer la première étape vers une réglementation future des grandes courses internationales et qui risque fort de n'en marquer que la première chute.

Ne terminons pas l'histoire de cette course sans faire connaître la dernière décision prise par le Comité international. Ce dernier, en effet, avec un grand bon sens, n'a pas voulu confirmer la décision des commissaires. Ceux- ci avaient jugé en toute indépendance et en toute loyauté, répétons-le, mais ils avaient eu le tort de sortir de la seule ligne de conduite qu'ils avaient à tenir. Cela nous a valu une intéressante discussion de droit sportif dont il était utile de connaître les résultats.

GEORGES PRADE.



Le pesage après l'arrivée.
Le coureur autrichien Toman, classé second, fait peser sa machine après l'arrivée.

LES COULISSES D'UN VÉLODROME

La presse a pris depuis longtemps déjà pour habitude d'intéresser le public aux faits et gestes de ses acteurs favoris, non seulement sur la scène, mais encore, et même surtout, à la ville ou dans les coulisses.

Pourquoi ne ferait-on pas de même avec les coureurs cyclistes qui ont, eux aussi, leur public, moins nombreux peut-être, mais plus enthousiaste encore que l'autre? Telle est la question que nous avons voulu résoudre en présentant à nos lecteurs les « coulisses d'un vélodrome » ou, autrement dit, le quartier des coureurs et les diverses scènes qui s'y déroulent.

L'arrivée au vélodrome.

Le novice qui veut se lancer dans la carrière pénètre timidement dans ce sanctuaire du sport.

Faire le compte rendu d'une réunion de courses cyclistes dans un journal — et surtout dans un journal sportif — est devenu un peu banal.

Demandez-le plutôt à ceux de nos confrères que les exigences professionnelles contraignent à en écrire deux ou trois par semaine. Et puis, il s'agit là d'un spectacle qui se déroule généralement devant des milliers de personnes et offre par conséquent, du moins au point de vue descriptif, peu de prise à l'originalité ou même à la nouveauté.

Il n'en est pas de même de ce qui se passe en dehors de la piste et sans doute le public qui applaudit les coureurs cyclistes, lorsqu'ils luttent sur le bois ou sur le ciment, sera-t-il intéressé en assistant aux divers épisodes de leur existence quotidienne, non pas hors du vélodrome, mais seulement en dehors de la piste, derrière le rideau, si vous le préférez. Ce qu'on appelle au théâtre les coulisses est ici représenté par le quartier des coureurs, partie du vélodrome où le champion ou l'aspirant champion devra nécessairement passer beaucoup plus de temps que sur la piste elle-même. C'est là, en effet, qu'il lui faudra se préparer, soigner ses montures et se soigner lui-même, discuter de ses engagements, lorsqu'il se sera élevé à un rang suffisant dans la hiérarchie vélodromesque pour pouvoir prétendre à des engagements spéciaux, en un mot vivre les trois quarts de sa vie de coureur.

« Entrée interdite au public », tels sont les mots qui se détachent en grosses lettres sur la porte du quartier. Pour être admis, il faut donc d'abord montrer patte blanche, sous forme de la carte d'abonné, laquelle carte n'est délivrée qu'aux coureurs justifiant de leur qualité, c'est-à-dire possédant la licence de l'Union Vélocipédique de France. A tous ceux qui ne remplissent point ces conditions, la porte de ce sanctuaire du sport demeure impitoyablement fermée, au grand désespoir des jeunes mais enthousiastes sportsmen que vous pourrez voir par centaines à l'issue de chaque réunion au Parc des Princes ou à Buffalo, attendre la sortie de leurs coureurs favoris pour les acclamer: « Tiens, tu vois ce grand-là, c'est Reimers, l'entraîneur à (*sic*) à Bruni! »; « V'là Jacquelin, vive Jacquelin! »; « Allons, viens-tu, il est sept heures passées. — Non, je voudrais voir sortir Walthour! »

Telles sont les interjections ou les dialogues que vous entendrez parmi cette foule, condamnée à rester à la porte de ce temple où elle voudrait tant pénétrer. Aussi faut-il voir les regards d'envie lancés au jeune télégraphiste qui, ayant à porter une dépêche au bureau directorial, en franchit le seuil avec cette fierté dissimulée, mais réelle, que donne le sentiment d'une supériorité indiscutable sur le commun des mortels.

Or, supposons, si vous le permettez, que, ne pouvant être coureur cycliste, nous soyons télégraphiste et pénétrons dans le quartier avec le jeune messager au veston bleu. Une chose nous frappera tout d'abord, surtout si c'est un jour de courses ou même simplement l'heure de l'entraînement quotidien, c'est l'animation qui règne dans cette enceinte. La plupart de ses habitants sont, en effet, des jeunes gens, sinon des enfants, et la mélancolie est la moindre de leurs particularités. Chansons,

La « combine », ou entente entre les coureurs

Notre photographe a choisi des coureurs connus comme ne participant jamais à des faits de ce genre : le brave Bourotte et son jeune protégé Miquel.

L'engagement.

Après des débats interminables, Walthour appose sa signature, au grand contentement du directeur.

A l'amende!

C'est le bulletin de l'U.V.F. qui apprend à l'intéressé la pénalité qui le frappe.

lazzis ou interpellations comiques se succèdent pour ainsi dire sans interruption, entremêlés de farces un peu grossières parfois, il faut le reconnaître, mais ayant toujours comme résultat de déchaîner une hilarité qui serait générale si la victime ne s'abstenait souvent d'y prendre part !

Mais quelques lignes de description générale des quartiers des coureurs ne seront pas déplacées ici. En principe, ceux de tous les vélodromes se ressemblent et celui du Vélodrome Buffalo que vous avez sous les yeux n'offre guère de différence, par exemple, avec celui du Parc des Princes, sauf d'être beaucoup moins vaste. Comme disposition, c'est la même chose : à droite et à gauche, des rangées de cabines de dimensions variables mais portant toutes un numéro. Les plus petites abritent les coureurs de vitesse dont le matériel est restreint ; les plus grandes donnent asile aux stayers à qui il faut plus d'espace pour loger leur artillerie de motocyclettes. Il en est aussi qui sont la propriété — locative — d'un club d'amateurs ou bien d'un certain nombre de professionnels qui, désireux de réduire leurs frais, ont formé une sorte d'association pour l'acquérir. Certains locataires meublent leurs cabines avec soin, parfois même avec art et, ne se contentant pas du simple banc de massage, y ajoutent un sofa, un lavabo, des tentures murales, voire même des photographies ou des gravures sportives. A l'occasion, ceux-là profitent même du confortable de leur demeure provisoire pour faire des siestes copieuses, pas toujours favorables à l'entraînement.

Au milieu du quartier, le bureau directorial avec, à côté de la porte, une vitrine où chaque abonné peut retirer la correspondance qui lui est adressée. Dans le bureau, se contractent les engagements, s'élaborent les programmes et... partie qui n'est pas la moins importante, se paient les prix.

Le massage.
Complément indispensable de tout entraînement sérieux.

Ici, on voit souvent les grands champions, les « étoiles », pour rester dans le langage théâtral, discuter pendant des heures avec les directeurs avant d'apposer leur signature au bas du contrat, objet de la discussion.

Quant aux petits « satellites » qui gravitent autour de ces astres, la formalité de l'engagement est beaucoup plus simple. Leur paraphe au bas d'une feuille *ad hoc* leur assure le droit de participer à une course et de toucher un prix..... s'ils sont parvenus à le gagner.

Mais depuis le moment de l'engagement jusqu'à celui du « passage à la caisse », que de petits événements encore dont le quartier des coureurs sera le théâtre. La mise au point des machines, et celle, vingt fois plus délicate, des moteurs ; l'entraînement, les massages, la douche, les discussions de tous genres avant, pendant, et même après la course, sont autant d'épisodes quotidiens de l'histoire des coureurs cyclistes. Et sauf la course elle-même, c'est toujours au quartier qu'ils se déroulent. Heureux encore lorsque notre héros, tout à l'heure si gai, rentre en vainqueur et non pas en victime de quelqu'un de ces accidents dont la profession comporte les risques quasi quotidiens. Et c'est pourquoi il faut pardonner aux jeunes acteurs de ces théâtres si spéciaux dans leur genre la gaminerie d'un goût parfois douteux dont nous parlions tout à l'heure, pour ne voir que la gaieté, la bonne camaraderie et, neuf fois sur dix, l'honnêteté qu'on peut distinguer chez eux.

Comme on le voit, ces coulisses du vélodrome ne manquent pas de pittoresque ; aussi avons-nous cru intéressant de faire pénétrer nos lecteurs dans ce foyer des artistes où les novices sont heureux de vivre un peu de la vie des grands champions.

VICTOR BREYER.

La cabine du coureur.
Meublée parfois avec un goût qui rappelle presque celui de nos élégantes actrices.

Le paiement des prix.
Le caissier du vélodrome fronce les sourcils et les coureurs donnent, au contraire, des signes de la plus joyeuse humeur.

LES ÉTAPES DE LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE

PLUSIEURS sportsmen, M. Charley notamment, dans le but d'encourager le canot automobile, ont offert des prix d'une valeur considérable aux hardis sportsmen qui traverseront les premiers « l'étang aux canards », c'est-à-dire l'Atlantique, en canot automobile.

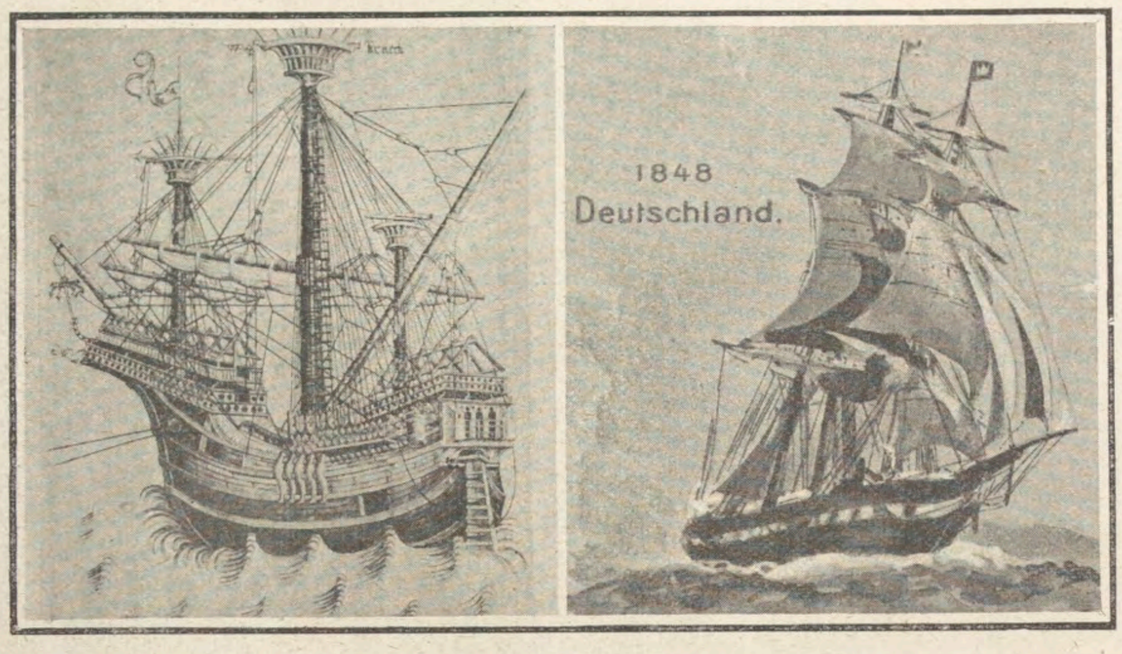
Depuis les frêles embarcations non pontées, qui étaient le jouet des vents et auxquelles nos « chasseurs de continents » confiaient leur existence, que de chemin parcouru !

De Paris à New-York, le voyage n'est plus une affaire : cinq jours et quelques heures passés dans de véritables palais flottants au milieu d'un luxe inouï et du confort le mieux entendu.

Non seulement le pont d'un paquebot moderne peut être comparé aux larges trottoirs de nos boulevards, mais encore les Compagnies s'associant aux idées modernes ont imaginé de créer à bord des « places sportives », où chaque passager de 1re classe est admis à s'exercer selon ses goûts. On y fait du cheval... voire même du dromadaire, de l'auto, de la bicyclette, de la natation, etc.

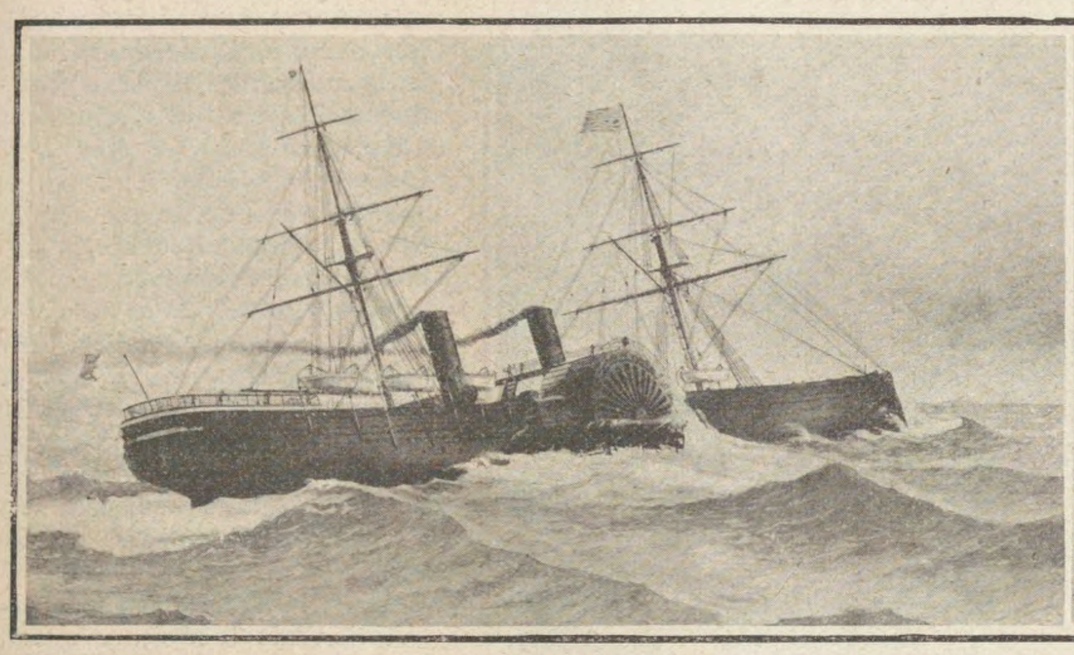
Ceci était déjà bien, mais voilà le canot automobile, que la garde nationale des lettres essaie de baptiser d'un nom baroque, qui vient détrôner le paquebot, et offrir au sportsman qui n'a aucun goût pour les voyages collectifs le moyen de gagner presque isolément l'autre côté de l'Atlantique. Si le mieux n'était pas l'ennemi du bien, on serait tenté de dire : cela est mieux.

L. D.

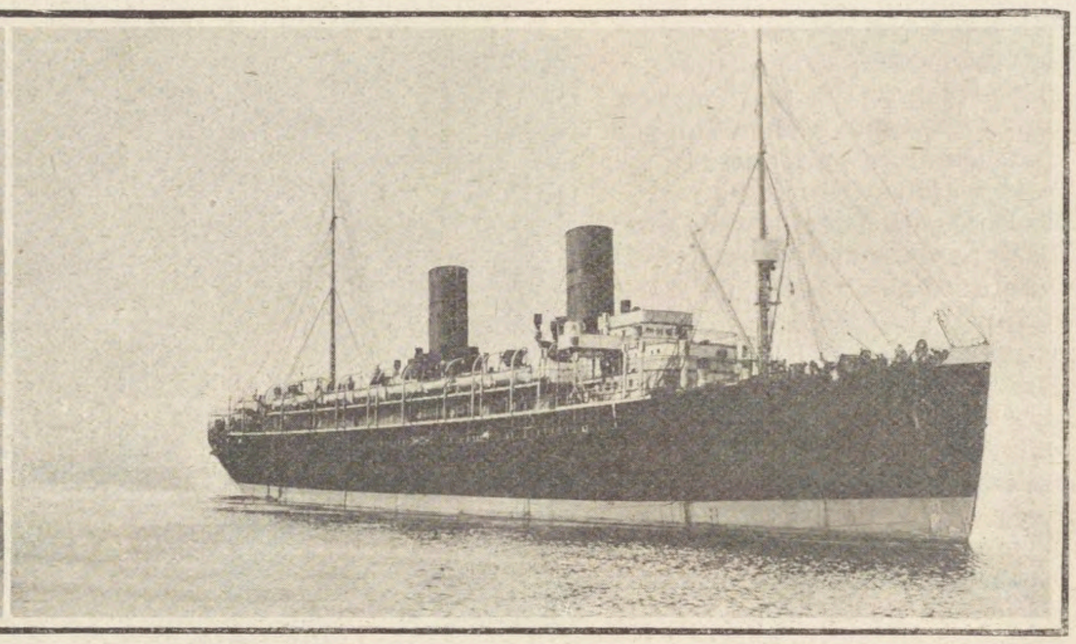


Caravelle du XVe siècle, dans laquelle Colomb traversa l'Atlantique. La traversée dura 65 jours.

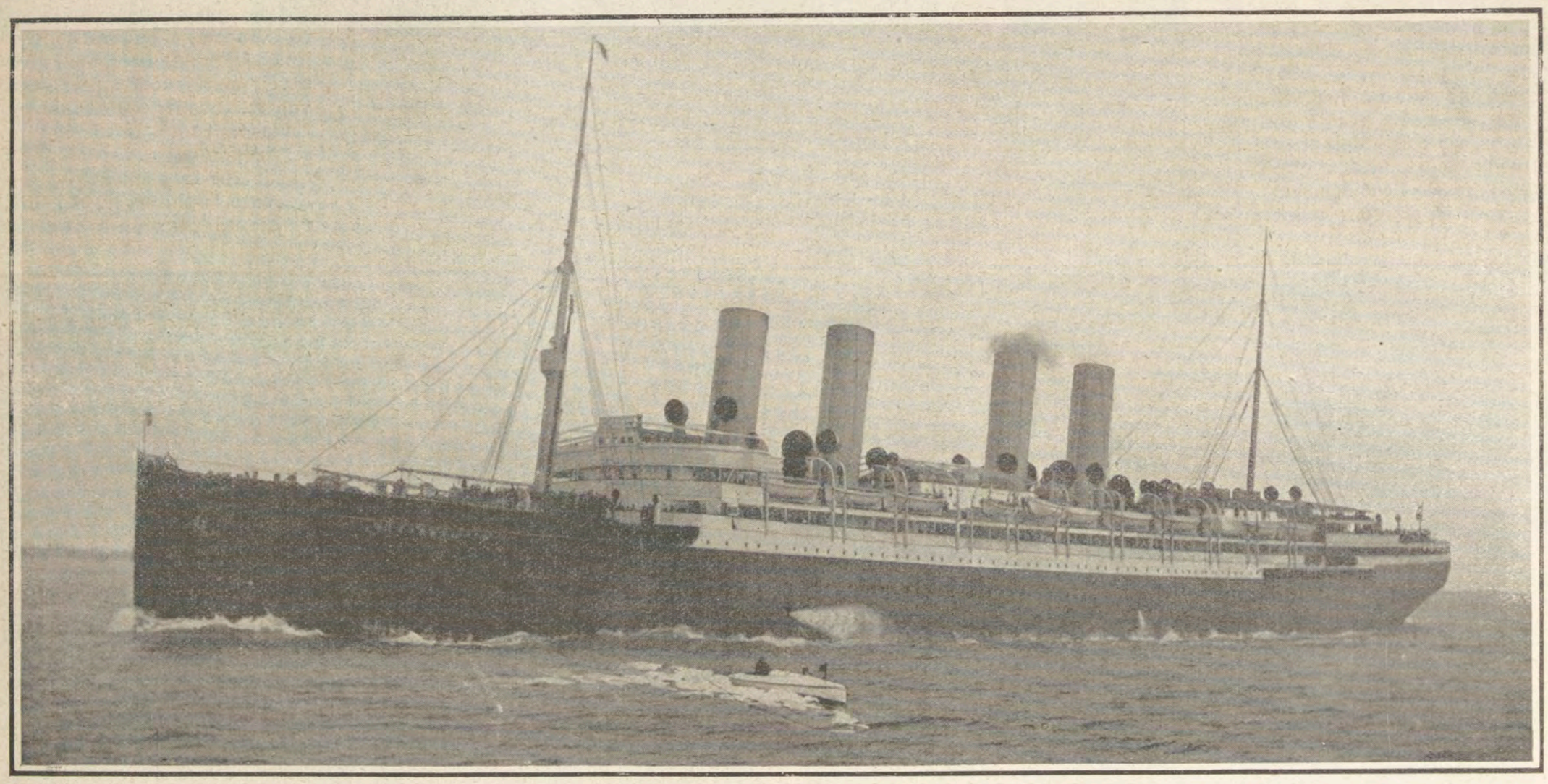
Trois-mâts employé à la traversée de l'Atlantique (1848 à 1855) (Le *Deutschland*). La traversée dura 47 jours.



Le *Napoléon III*, bateau à roues (français) (1848). Traversée: quatorze jours.



La *Savoie*, de la Compagnie transatlantique (1900). Traversée : six jours.

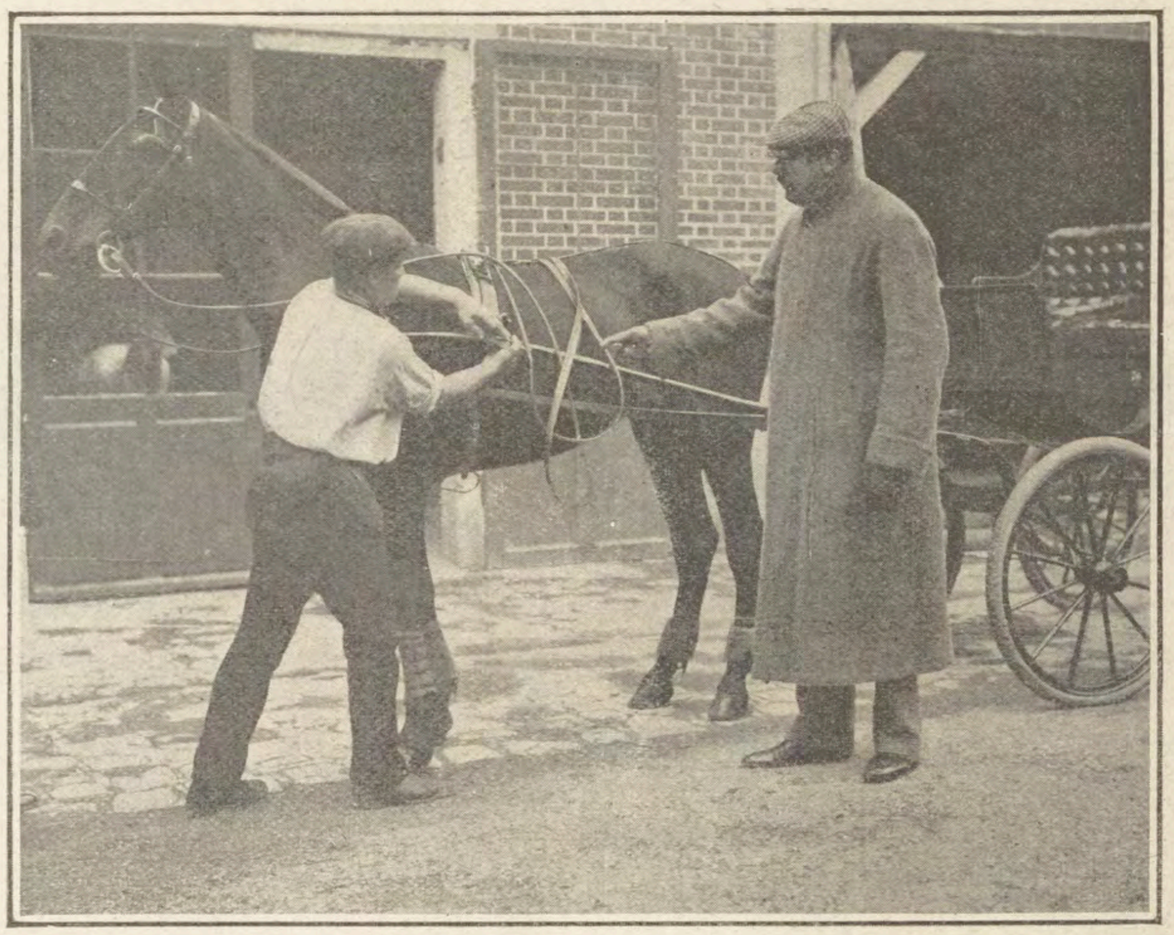


Le *Deutschland*, le véritable hôtel de la mer, qui fait la traversée en 5 jours, 7 heures et 38 minutes. — Voyez, à côté, le *Mercédès IV*, un de nos plus fameux canots automobiles. La proportion est rigoureusement exacte et l'on frémit à la pensée que c'est à bord d'un de ces petits canots que l'année prochaine de courageux sportsmen tenteront la traversée de l'Atlantique.

A propos de notre Raid - Entraînement et soins de route

Avec notre rédacteur en chef, le secrétaire général du comité de notre Raid Hippique International Bordeaux-Paris, vient de parcourir la route que devront suivre les concurrents. Près de Paris, près de Bordeaux, aux alentours de Blois, de Poitiers et de La Rochelle, nos collaborateurs ont rencontré des concurrents s'entraînant ou reconnaissant la route en vue de l'épreuve du 9 octobre. L'un d'eux, bien connu des sportsmen, M. Jim Pratt, grand importateur de poneys anglais, a bien voulu nous laisser prendre quelques instantanés qui donneront à nos lecteurs une idée exacte des soins minutieux que demandent la préparation d'un cheval et son entretien pour une semblable épreuve.

Avant le départ.
La mise des flanelles qui maintiendront les tendons du cheval.



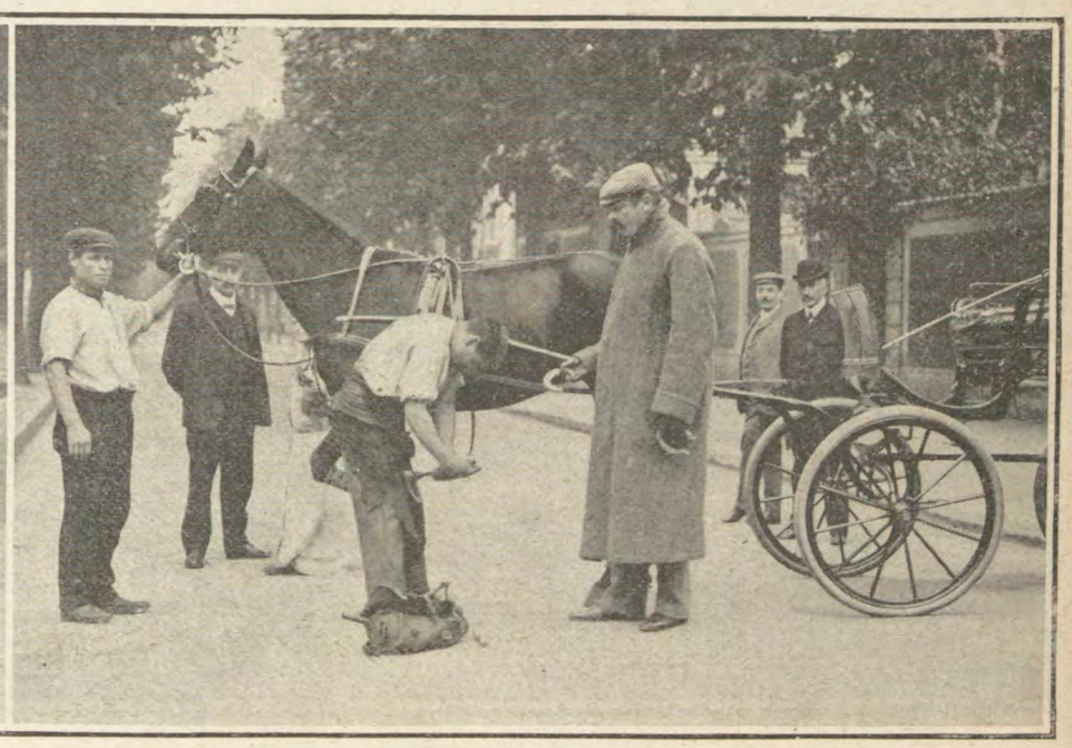
La vérification de l'attelage.
Si consciencieux que soit un domestique, il faut toujours vérifier le harnachement du cheval.

Faute de méthode dans l'entraînement, faute de précautions suffisantes dans la gradation des distances à couvrir, quelques-uns de nos concurrents ne pourront être au départ de notre grande épreuve. C'est un enseignement pour eux, et l'an prochain ils sauront mieux faire. C'est que pour couvrir une distance de près de 800 kilomètres, si la qualité du cheval est un facteur important, les connaissances hippiques en sont un autre tout aussi capital. On ne part pas de Bordeaux pour se rendre à Paris avec un cheval attelé ou monté comme on va de Bordeaux à La Rochelle ou de Paris à Orléans. Ceux qui ont fait récemment l'itinéraire imposé aux concurrents du raid, ont pu se rendre compte que les routes sont excellentes ; quelques kilomètres aux environs d'Orléans et entre Niort et La Rochelle ont été « rechargés » il y a une quinzaine ; le 9, ces routes seront en parfait état et très roulantes. Nous n'avons pour ainsi dire point de pavés, sauf dans la traversée de quelques villes et de grandes agglomérations. Sur une grande partie du parcours, les cavaliers pourront trotter sur les bas côtés, tout au moins jusqu'à Tours, car entre Blois et Orléans les bas côtés sont coupés de petits fossés d'écoulement.

Nous ne pouvons point prévoir quel pourra être le vainqueur d'une semblable randonnée ; mais ce que nous pouvons sans crainte affirmer, c'est que le concurrent qui saura le mieux soigner et ménager son cheval a de grandes chances. En tous les cas, sur tout le parcours, hommes et chevaux auront pour se reposer des installations confortables, dans toutes les grandes villes, dans beaucoup de localités des boxes fermés ont été retenus pour eux, *partout* ils trouveront avoine, foin, paille, son, féveroles de première qualité, appareils à douches, maréchaux ferrants experts, ouvriers selliers habiles. Nous tenons à remercier tout particulièrement MM. les vétérinaires qui se sont tous mis gracieusement à notre disposition, ainsi que les représentants des journaux locaux, qui seront d'une aide précieuse à nos contrôleurs sédentaires et de route.

Pour la section attelée, la question de la voiture a son importance. Nous avons exclu le sulky de course proprement dit, car ce Raid n'est point une course, mais une épreuve de résistance et d'endurance pour les chevaux, d'intelligence et de savoir pour les conducteurs et cavaliers. Tous les modèles de voitures étant admis, notre épreuve servira, en outre, à reconnaître quelle est la meilleure voiture de route, la plus légère et la plus résistante pour un voyage de

Sur la route.
Bien que le cheval qui tire fatigue moins que celui qui porte, il est bon, surtout dans les côtes, de soulager le cheval en marchant à côté de lui.



Un léger accident.
Bien que la ferrure ait été très soignée, un clou a sauté ; dès que le conducteur s'en apercevra, il devra faire immédiatement visiter et réparer sa ferrure.

A l'étape.
La douche réparatrice.

A l'étape.
Le bain de pieds et le massage.

Nettoyage de la voiture.
Ayons soin de notre voiture, si nous ne voulons pas qu'elle nous laisse en route.

longue durée. Nous aurions pu admettre le sulky, mais nous sommes persuadés que pas un conducteur n'aurait été capable de rester en sulky pendant 800 kilomètres. Certains ont préféré la voiture à deux roues ; d'autres celle à quatre roues ; nombreux sont ceux qui préfèrent les roues ordinaires aux roues caoutchoutées.

Et comme il y a tous les genres de voitures, que parmi les chevaux, il y a des pur sang anglais, des demi-sang, des anglo-arabes, des vendéens, des bretons, des hongrois, des russes, même des mulets, de cette épreuve technique sortiront des enseignements précieux pour ceux qui aiment et pratiquent le cheval. Comme, d'autre part, notre comité scientifique fera sur le parcours, aux étapes, des constatations physiologiques, nous aurons fait œuvre utile à la science hippique, œuvre utile à l'élevage, œuvre utile à tous les points de vue.

Un mouvement énorme, — que nous n'osions même pas espérer — s'est créé autour de notre Raid, non seulement dans les villes que traverseront les concurrents, mais dans toute la France et même à l'étranger. C'est plus que nous ne demandions.

PAUL MÉGNIN.

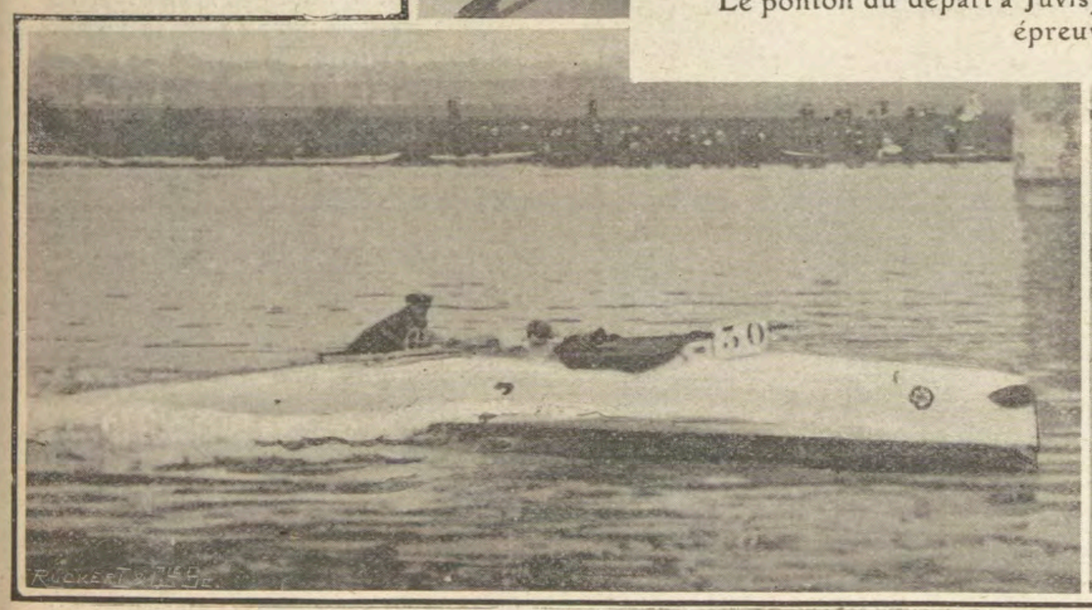
LES RÉGATES AUTOMOBILES DE JUVISY

GROS succès pour les courses de canots automobiles disputées dimanche dernier à Juvisy. Vingt mille spectateurs environ avaient fait le déplacement pour assister aux différentes épreuves portées au programme de la réunion. On a beaucoup regretté l'absence du *Mercédès*, du *Hotchkiss* et du *Bayard-Clément*. Les deux premiers n'ont pas pu, paraît-il, être éclusés et sont restés éloignés du champ de bataille. Le *Trèfle-à-Quatre* a brillamment gagné sa catégorie et la *Râpée III* la sienne, dans la course des 100 kilomètres racers.

Ces deux racers ont fait une course absolument remarquable. Signalons encore la belle victoire du *Nogentais*, muni d'un moteur Darracq, dans sa série de la course des cruisers.

G. P.

Le ponton du départ à Juvisy et la foule assistant aux épreuves.

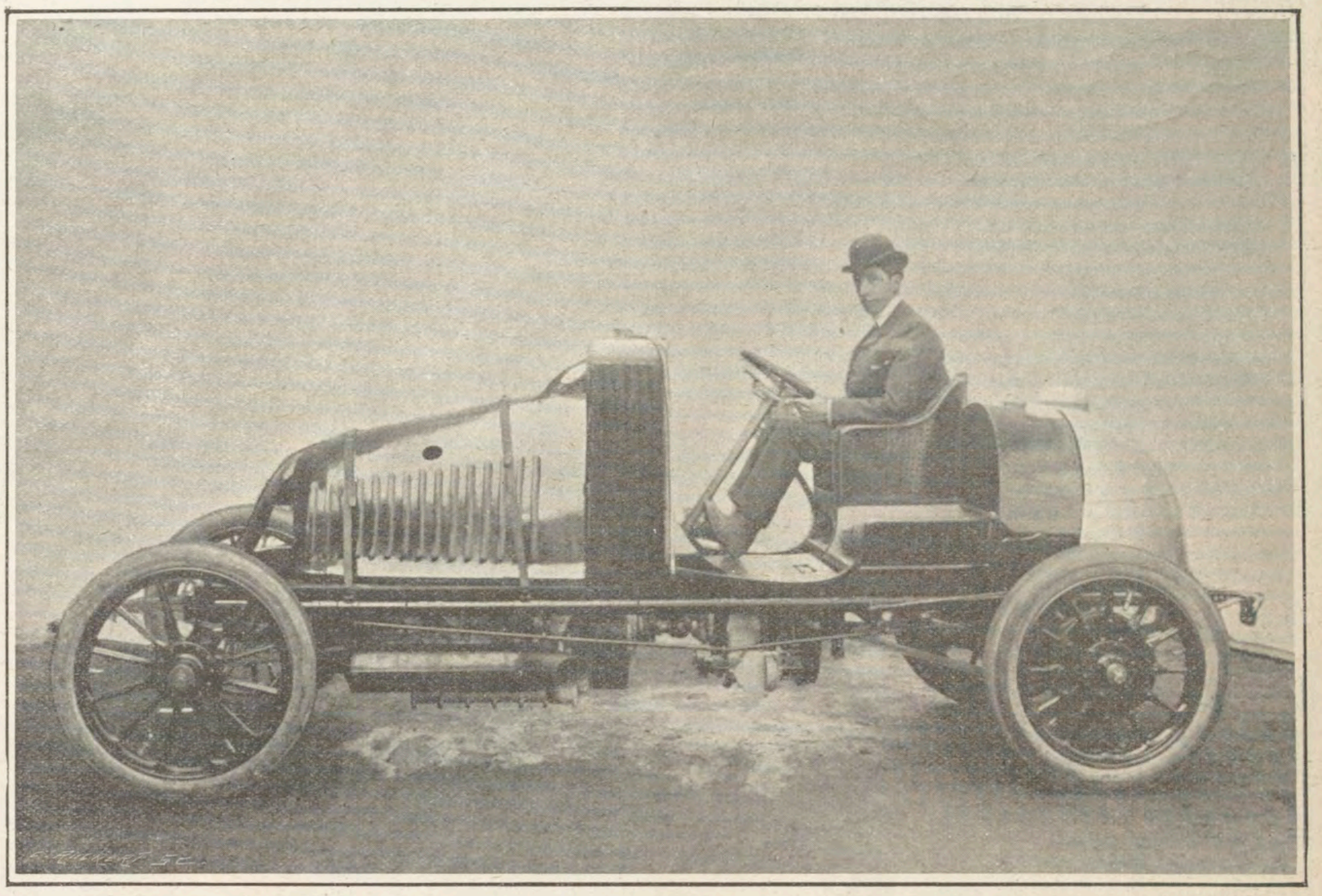


Le *Trèfle-à-Quatre* (moteur Richard-Brasier), vainqueur de la série des racers de 8 à 12 mètres, dans la course de 100 kilomètres.

La *Râpée III* (moteur Panhard et Levassor, coque Tellier), vainqueur de la série des racers de 6 m. 50 à 8 mètres, dans la course de 100 kilomètres.

LA COUPE VANDERBILT

Avec la Coupe Vanderbilt, l'Amérique va avoir, le mois prochain, sa première grande épreuve internationale d'automobiles. Cette Coupe, qui se disputera sur 350 kilomètres, mettra aux prises les meilleures marques françaises et étrangères. Nous y verrons la nouvelle voiture de course Renault, dont un richissime Américain, M. Brokaw, a fait l'acquisition.



M. Brokaw, sur sa voiture de course *Renault* (60 chevaux), munie de pneumatiques Michelin, avec laquelle il va prendre part à la Coupe Vanderbilt.

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* connaissent tous aujourd'hui les courses d'automobiles en Amérique.

Faute de routes, le sport de la course sur route est devenu là-bas un élégant milieu entre la course proprement dite et le « Looping the Loop ». Les infortunés qui disputent une épreuve de pure vitesse sont obligés de se livrer à diverses acrobaties qui, pour n'être point trop variées, n'en sont pas moins dangereuses.

Aussi la course avait-elle peu à peu perdu là-bas de sa valeur et elle se réduisait à une simple exhibition sur des pistes de trotteurs à chevaux.

M. W.-K. Vanderbilt Junior, le richissime Américain, que nous avons vu si souvent dans nos courses en Europe, s'est ému de cet état de choses. Il a voulu créer là-bas une véritable course sur des routes véritables. Instruit par l'expérience, il s'est rendu compte que seule une épreuve de ce genre pourrait donner des résultats susceptibles d'intéresser le monde et de fournir aux sportsmen d'Amérique, pour la première fois peut-être, un résultat.

Malheureusement, pour grande que soit l'Amérique, elle ne vaut pas, au point de vue des routes à trouver, la France, ni même la petite Belgique. Des rues et des avenues, tant qu'on en veut, de routes point. Il a fallu se réfugier dans la plus vieille partie des Etats-Unis, dans ce qu'on appelait autrefois la Nouvelle Angleterre, et c'est dans l'île de Manhattan que se disputera l'épreuve.

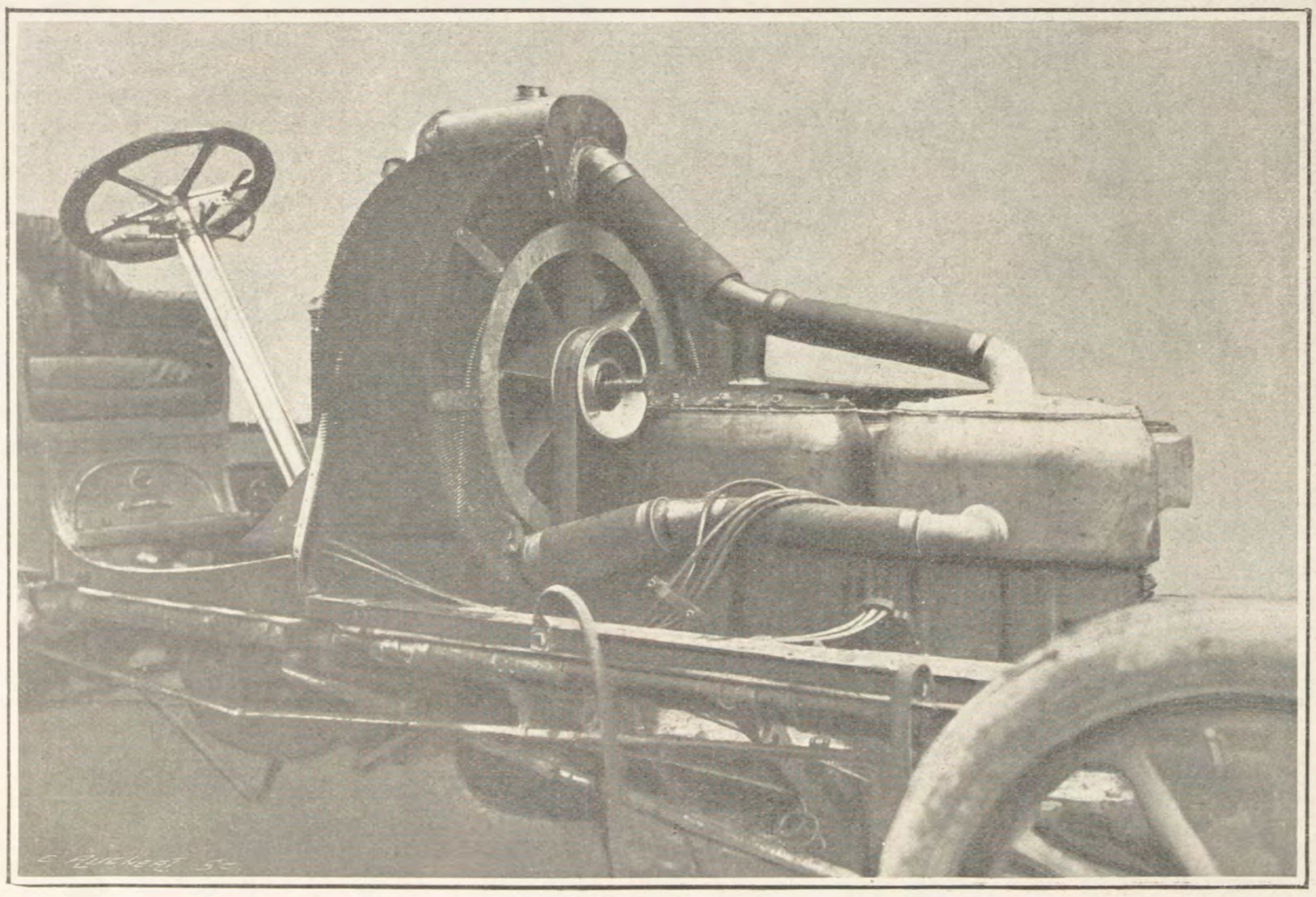
Dire que les routes y sont fameuses serait plus que de l'exagération. Elles y sont à la fois étroites, pleines de tournants, c'est-à-dire d'imprévu, semées de villages, c'est tout à fait ce qu'on appellerait en France une mauvaise route. Là-bas c'est non seulement l'idéal, c'est l'unique.

D'où vient donc que la Coupe Vanderbilt offre un tel intérêt ? D'où vient donc que quatre maisons françaises y ont envoyé leurs meilleures voitures de course et leurs meilleurs conducteurs ? D'où vient que la maison Mercédès y envoie, elle aussi, un team choisi ? Pourquoi la lutte va-t-elle recommencer là-bas presque aussi âpre et aussi dure qu'à la Coupe Bennett ?

Tout simplement parce que l'Amérique est le meilleur marché actuel de la voiture de luxe. Le pays des dollars est aussi celui de l'achat des véhicules à gros prix. L'Américain très riche et très sportif, porté par sa nature même à chercher toujours et partout le « plus » devait fatalement se passionner au « plus vite » comme au « plus grand » et au « plus fort ».

Mais on ne s'intéresse guère qu'à ce qu'on voit, et en tous cas on s'intéresse surtout à ce qu'on voit. Aussi la Coupe Vanderbilt intéressera-t-elle l'Amérique plus encore peut-être que la Coupe Gordon-Bennett, bien qu'il soit difficile d'établir une comparaison quelconque entre les deux épreuves. C'est ce qu'ont bien compris tous ceux qui aspirent à conquérir le marché américain; la France d'abord, dont les champions seront, en l'occurrence, tout d'abord, Panhard et Levassor avec ses trois conducteurs du Circuit : Heath, Teste et Tart ; puis la maison de Dietrich avec Gabriel ; Bayard-Clément, avec le fils Clément. Notre quatrième champion est plus officieux. C'est la maison Renault frères avec une voiture nouvelle commandée, il y a un an, par un riche Américain, M Brokaw. La nouvelle Renault est fort bien présentée. Légère et bien en main, rapide malgré cela, elle a donné 140 à l'heure. Elle doit être une des favorites de l'épreuve, et elle vient de bien débuter, en enlevant la grande course sur piste d'Empire track. Si cette voiture, excellente sur la route, se comporte ainsi sur les virages de la piste, elle doit être très à son aise sur le tourniquet de Manhattan, c'est la Coupe Vanderbilt que je veux dire.

GEORGES PRADE.



Le moteur et l'emplacement du radiateur dans la nouvelle voiture de course *Renault*.

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

CONCOURS N° 12 RÉSULTATS

Si la lutte a été acharnée dimanche sur les bords de l'Oise entre les concurrents du Championnat de pêche à la ligne de notre confrère l'*Auto*, elle n'a pas été moins ardente entre ceux du concours de pronostics que nous avions organisé à cette occasion.

Nous avons relevé des réponses bien curieuses – un de nos lecteurs n'a-t-il pas pronostiqué la prise par le gagnant du Championnat de 30 kilos de poisson ! — mais dans l'ensemble, la compétition a été des plus serrées. La preuve en est que le premier prix du concours revient à un pronostiqueur qui a indiqué le poids exact, à un gramme près, de la pêche effectuée !

Mais disons tout d'abord que la pêche réalisée par le héros du Championnat de l'*Auto*, M. Buchillat, pesait exactement 560 grammes représentés par 22 poissons.

La question principale de notre concours portant sur le poids, c'est naturellement d'après elle que nous avons fait le classement. Et la première place est ainsi revenue à M. Bouffinier, 26, rue de la Sangle, à Mantes (Seine-et-Oise) qui a indiqué exactement 560 grammes. A lui donc le premier prix, soit cinquante francs en espèces.

Le second prix, vingt-cinq francs, est pour **Mlle Eugénie Bouffart, 10, rue Linois, à Paris**, qui a pronostiqué 570 grammes.

Voici maintenant les noms des cinquante pronostiqueurs qui s'étant le plus approchés des vainqueurs se trouvent qualifiés pour notre Concours d'Honneur :

MM. Maugirard (Melun). — Mazet (Pré-Saint-Gervais). — Nodet (Lisieux). — Richin (Saint-Denis). — Macréaux (Saint-Denis). — Bonneau (Montrichard). — Griffon (Saint-Denis). — Douzain (Toul). — Pucheu (Bordeaux). — Rochrig (Bondy). — Buérick (La Madeleine-lez-Lille). — Méder Alexandre (Bondy). — Pigis (Bondy). — Leconte (Paris). — Méder Julien (Bondy). — Launay (Perreux). — Bertrand (Nancy). — Jolly (Paris). — Lanas (Paris). — Cahn (Paris). — Rousseau (Ermont). — Leloup (Boulogne-sur-Mer). — Adam (Liège). — Briand (Paris). — Tissot (Dijon). — Rousseau (Paris). — Ledée (Pontoise). — Boissin (Malakoff). — Schultz (Paris). — Moret (Brévannes). — Humbaire (Le Raincy). — Juranville (Paris). — Joly (Châlons-sur-Marne). — Julian (Castelsarrasin). — Gugelmann (Le Perreux). — Herpin la Croix (Le Perreux). — Vanden Bossche (Gand). — Billet (Thizy). — Briffault (Saint-Denis). — Masséna (Nice). — Colin (Nozay). — Guy (Mantes). — Cailly (Mantes). — Gousailles (Paris). — Guy (Saint-Denis). — Levallois (Paris). — Becker (Pantin). — Faure (Paris). — Dhandt (Roubaix).

CONCOURS N° 13 DIMANCHE PROCHAIN

Rappelons que notre concours n° 13 aura lieu dimanche prochain, et qu'il consiste dans la réédition de l'idée originale qui eut tant de succès au printemps dernier : la photographie d'un cycliste passant à un point désigné.

Cette fois, le point désigné sera le passage à niveau de Joinville-le-Pont, endroit de promenade classique pour les cyclistes de l'Est de Paris, comme le Pont de Suresnes, qui fut le théâtre de notre premier concours du genre, l'est pour ceux du pôle opposé de la capitale.

Rappelons le thème exact du concours :

Pour y prendre part, il suffira de se rendre « cyclistement » à Joinville

DIMANCHE PROCHAIN 2 OCTOBRE

Un de nos reporters-photographes, notre collaborateur Simons, muni de son appareil, et portant au bras gauche le brassard de la *Vie au Grand Air*, se postera, le matin, de 9 heures à midi, et l'après-midi, de 2 à 4 heures, au passage à niveau de Joinville. Durant les heures ci-dessus indiquées, il prendra sans relâche des clichés représentant les cyclistes isolés ou les groupes de cyclistes *venant du bois de Vincennes*, c'est-à-dire se dirigeant vers Joinville-le-Pont.

Une fois sa journée terminée, notre collaborateur développera immédiatement ses plaques et nous ferons choix d'un des clichés pris par lui, cliché que la *Vie au Grand Air* publiera à cette même place, dans son numéro du mercredi 5 octobre. Le cycliste, dont la photographie se trouvera ainsi reproduite, sera le gagnant du concours. Aussitôt qu'il se sera lui-même identifié, c'est-à-dire dès la publication du journal, il n'aura qu'à se présenter dans nos bureaux pour recevoir le prix attribué au concours, soit

CINQUANTE FRANCS EN ESPÈCES

Ainsi qu'on le voit, ce concours est à la portée de tous, puisqu'il suffira, pour y participer, de se rendre à Joinville à bicyclette le dimanche 2 octobre. Aussi la grande masse des cyclistes de la capitale ne manquera-t-elle pas de comprendre Joinville, ce jour-là, dans l'itinéraire de sa promenade dominicale.

Le spectacle seul — car tout le monde ne peut gagner — méritera sans aucun doute ce léger déplacement.

Nous donnons donc rendez-vous à tous les cyclistes parisiens au passage à niveau de Joinville, dimanche prochain.

CONCOURS N° 14 NOUVEAU

Quels sont ces huit chauffeurs ?

Telle est la question à laquelle nous prions nos lecteurs de répondre s'ils veulent figurer parmi les concurrents de notre concours n° 14. Elle est évidemment fort simple, mais peut-être pas très facile à résoudre, ainsi qu'un coup d'œil jeté sur les huit photographies, reproduites ci-dessous, permet de s'en rendre compte. Sous leurs lunettes et leurs masques, en effet, les chauffeurs en question ne sont pas très facilement reconnaissables, et pourtant ce sont tous des personnalités connues du sport automobile, photographiées au départ de courses importantes.

C'est naturellement **par cartes postales** que nous demandons les réponses pour ce concours. Tous ceux de nos lecteurs qui désirent exercer leur perspicacité n'ont donc

Quels sont donc ces chauffeurs ?

qu'à nous envoyer les noms des huit chauffeurs à chacun desquels nous avons attribué un numéro d'ordre, afin de faciliter les réponses.

Pour éviter les dead-heat qui peuvent se produire entre tous ceux des pronostiqueurs ayant correctement indiqué les huit noms, nous prierons les concurrents de répondre subsidiairement à la question suivante :

« Combien recevrons-nous de solutions justes pour ce concours ? »

La clôture aura lieu le

VENDREDI 7 OCTOBRE

c'est-à-dire que les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le premier prix du concours sera de **cinquante francs** en espèces, le second de **vingt-cinq francs**.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Après Bastogne.

La course cycliste de Bordeaux-Paris a eu ses résultats annulés par l'Union Vélocipédique de France en grande partie à cause des clous dont on avait parsemé la route. Dans la course du Tour de France, on a vu également des clous semés dans différentes localités. Mais, chose plus grave, et qui, croyons-nous, ne s'était pas produite jusqu'ici dans une course d'automobiles, le parcours de la dernière course des Ardennes belges — Circuit de Bastogne — était couvert de silex coupants et, en outre, avait été inondé de gros clous, de sorte que jamais l'on n'avait vu autant de crevaisons. Jamais non plus une pareille consommation de pneus n'avait été faite.

Aussi, au lendemain de la course, les journaux sportifs étaient-ils unanimes à relever le nombre des accidents de pneumatiques dus à cette cause.

Par un phénomène aussi curieux qu'humain, à moins de deux mois près, l'effet subsiste, mais la cause est oubliée. On a crevé ! On a éclaté ! Pourquoi ? C'est la faute des pneumatiques. Et l'on crie à l'envi : « Haro sur le baudet ! » De clous, de silex, il n'est plus question. Les pneus ont éclaté, donc ils étaient mauvais ; voilà ce que l'on dit aujourd'hui.

Il nous importe plus qu'à tout autre de rétablir la vérité, puisque sur les 18 voitures classées dans le Circuit de Bastogne, 15 avaient bien voulu confier leurs chances au pneu Michelin. Aussi tenons-nous à donner un démenti formel aux rumeurs que l'on se plaît à faire courir dans ce sens. Jamais nos pneus ne se sont mieux comportés que dans cette course particulièrement dure, puisque les 600 kilomètres dont elle se composait ont été accomplis sans un arrêt, sans neutralisation et sous un soleil de plomb.

Justement impressionnés par les bruits fâcheux que l'on se plaisait à répandre, nous avons procédé à un nouvel examen des enveloppes qui nous sont revenues, et nous avons pu constater que pas une seule n'était hors d'usage mais que toutes portaient 4, 5 ou 6 traces de clous ou de silex coupants.

D'ailleurs, au retour de la course, nos employés ont rapporté, à titre de simple échantillon, car il y en avait beaucoup plus évidemment, environ 200 clous remarquables, intentionnellement tordus, très longs et spécialement choisis et appropriés pour perforer des pneus, puisque, à l'heure actuelle, il est connu que le petit clou ordinaire ne perce plus l'épaisseur normale du pneu de 120. Ils ont trouvé ces 200 clous sur 50 mètres de longueur de route seulement C'est dire quelle ample moisson on eût pu en faire sur toute la longueur du Circuit.

Qui a pu répandre ces clous ?

Serait-ce quelque mauvais plaisant qui aurait mis, en ce cas, une persévérance bien étonnante, car il y en avait des paquets sur toute l'étendue du Circuit ?

Nous ne concluons pas, mais il nous appartient d'attirer l'attention du public sur l'inconvénient qu'a pour l'industrie automobile et pour les courses en général un semblable procédé.

Il nous semble cependant qu'il ne serait pas très difficile d'y mettre un frein et que si les Automobile Clubs organisateurs le voulaient, il leur serait facile d'organiser une police montée sur cycle qui mettrait aisément la main sur les personnes chargées de répandre les clous. Celles-ci auraient sans doute la langue déliée, sans difficulté, quand on les amènerait devant un commissaire de police, chose facile, car le préjudice porté aux coureurs est considérable et peut donner lieu à des demandes de dommages-intérêts importantes.

MICHELIN ET Cie

AUTOUR DES SPORTS

LA VOITURE AUTOMOBILE DES POSTES ET TÉLÉGRAPHES

L'Administration des Postes et Télégraphes vient d'expérimenter une nouvelle voiture électrique chargée d'assurer le transport des sacs de lettres entre les bureaux de postes de Paris et le grand bureau central. Les résultats obtenus jusqu'à ce jour ont été probants.

LES CHAMPIONNATS DE L'U. S. DE VERDUN

'Union Sportive Verdu- se a fait disputer avec suc- dimanche dernier, ses mpionnats cyclistes et pé- tres de 1904. A. Beau s'est gé, dans un beau style, les x épreuves cyclistes (vitesse ond). Les courses pédestres t revenues à E. Beau, Cou- x, Chevalier et Ponsin.

LA COURSE PARIS-REIMS

La course Paris-Reims (150 kil.), organisée par l'Association Cycliste Parisienne et le Bicycle Club Rémois, s'est disputée dimanche dernier. La victoire est revenue à Garrigou. Lécuyer a enlevé la seconde place. Nous publions ci-dessus la photographie des deux vainqueurs.

LES SPORTS A MONTDIDIER

La Jeunesse Sportive Montdidierienne, une des plus importantes sociétés de la région, a fait disputer, dimanche dernier, ses championnats pédestres de 100, 400 et 1.500 mètres. Delaruelle, dont nous publions ci-dessus la photographie, s'est facilement adjugé tous ces championnats.

LA MOTOCYCLETTE D L'ARMÉE ALLEMA

Si dans l'armée fran on fait usage de l'automo l'armée allemande n'est pa retard non plus, et la vo automobile ainsi que la m cyclette jouent un rôle im tant pendant les manœu Nous publions ci-dess photographie d'un mo clettiste militaire allemand

NOS ÉCHOS

Nos 50 Hors-Texte. — FRIOL

us publions aujourd'hui en hors-texte la photographie de Friol, le jeune coureur qui s'est si amment révélé, il y a eu dimanche huit jours, en ant au Vélodrome du Parc des Princes le Chamnat de France de vitesse.

riginaire de Toulon, Friol, qui est âgé de 21 ans, ngtemps couru dans la région avec un certain ès. Mais c'est seulement au commencement de la ente saison qu'il a débuté sur les vélodromes iens. A deux ou trois reprises il avait, notamt en gagnant deux beaux handicaps à Buffalo, ué des promesses sérieuses qu'il a au moins iellement, réalisées en décrochant le titre de mpion de France sur nos meilleurs nationaux.

faut espérer que Friol ne s'en tiendra pas là et l'année prochaine on le verra défendre avec succès couleurs contre la coalition étrangère. V. B.

Pour nos Lecteurs

rrive quelquefois que nos lecteurs nous écrivent our se plaindre qu'ils n'ont pas pu trouver la *au Grand Air*, soit chez leur libraire, soit chez marchande de journaux, soit à la gare.

est certain que notre revue est si rapidement devée " quand elle arrive chez les marchands, le contretemps que l'on nous signale doit se oduire trop souvent.

ici quelques conseils qui permettront à nos eurs de ne pas se priver de leur *Vie au Grand Air* e l'attendre trop longtemps.

En *s'abonnant* (18 fr. par an) ils supprimeront e difficulté.

En *retenant* le journal à leur marchande, ils nt toujours sûrs de toujours l'avoir ;

En le *commandant*, dans le cas où la marchande 'aurait plus, ils doivent le recevoir au plus tard jours après la commande ;

En *réclamant* à MM. Pierre Lafitte et Cie contre e marchande ne leur donnant pas satisfaction, eront sûrs de faire cesser un état de choses qui est et qui nous est préjudiciable.

n voit que rien n'est plus simple.

PIERRE LAFITTE ET CIE.

Finance

BONNE ORIENTATION

st incontestable que l'orientation du marché est s favorable. Sans doute, de perpétuelles fluctuas sont à enregistrer. Mais bien naïfs ceux qui les oreraient ! Pour qu'une place soit saine, avec un au de cote très ferme, très assuré, il faut, indissablement, que les couches d'acheteurs se renouent, que les réalisations de bénéfices se succèdent. t la condition essentielle de la stabilité finane. Or, telle est la situation actuelle. Contre cinq ces de hausse en moyenne, on observe deux ces de tassement. Les positions changent de ns.

ans ces conditions, bien des valeurs qui ne sont encore à leur taux normal peuvent y arriver et plus-values restent à entrevoir dans les principaux partiments. Il n'y a guère que celui des mines dont la tenue laisse à désirer. Là encore, relèvement est à augurer pour le moment où lux de la main-d'œuvre chinoise aura produit son t.

n somme, on est en droit d'espérer une longue et e période à la Bourse de Paris, si les places ngères ne lui apportent pas une influence déprite.

C. LEVRAI.

TARIF

1° Petites annonces non commerciales, la ligne de 40 lettres... ... 1 fr. »

2° Petites annonces commerciales, la ligne de 40 lettres. ... ... 1 fr. 50

La Bourse des Sports

TARIF

3° Petites annonces illustrées. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centim. 20 fr.

Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs désireux d'acheter, vendre ou échanger tout article sportif, d'avoir recours à notre " Bourse des Sports ", lue par les 200.000 lecteurs de la *Vie au Grand Air*. On est presque sûr de trouver acquéreur pour un objet d'occasion en l'annonçant dans la " Bourse des Sports ".

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41. (1920)

AUTOMOBILES

Garage central, 4, rue Buffault (faub. Montmartre). Téléph. 307-52. Installation unique. Surveillance de tous les instants. Atelier de réparations, accessoires, pièces de rechange. On trouve au Garage Central des voitures neuves et d'occasion de toutes les grandes marques. (1921)

Une voiture électrique de la Société des Voitures Electromobiles, landaulet, 4 places, en parfait état de marche, carrosserie en parfait état, à vendre au prix de 4.000 francs. Visible au Palais de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (111)

Auto-Palace, 77 *bis*, aven. de la Grande-Armée. Tél. 524-27. Agence principale de vente pour les voitures DE DIETRICH, Panhard et Levassor, Mors, Renault frères, etc., avec carrosseries de grand luxe, au gré des clients. Garage modèle. Atelier de réparations. (1922)

A vendre Motos Peugeot, fourche élastique, état neuf, 2 ch. 3/4, 650 fr. 3 ch. 1/2, 750 fr. S'adresser à J. Lacroix, cycles à Morez (Jura). (1923)

A vendre : PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, léger, tonneau. Occasion.
PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, touriste. Occasion.
RENAULT Frères, 14 HP, 2 pl., spider, cap. t. acc. Occ.
RENAULT Frères, 10 HP, limousine. Occasion.
RENAULT Frères, 10 HP, tonneau. Neuve.
LANDAULET DE DION-BOUTON, 8 HP. Occasion.
C. G. V., 20 HP, tonneau Roi des Belges.
C. G. V., 20 HP, limousine, entrées latérales.
DIETRICH, 24 HP, carrosserie couverte. Occasion.
Vente, achat, échange
Reprise en compte de toutes voitures de bonnes marques sur châssis ou voitures neuves ou d'occasion.
PANHARD-LEVASSOR, BAYARD, RENAULT Frères
Ernest Loste, 37, rue Brunel. Tél. : 555-43. (1924)

Renault Frères, neuve, 10 HP 1904, carrosserie tonneau de grand luxe, peinture rouge avec filets au prix défiant toute concurrence de 7.400 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuve, carrosserie tonneau rouge avec filets et pneus renforcés de 105 Michelin aux 4 roues au prix défiant toute concurrence de 12.500 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuve, carrosserie double phaéton de grand luxe, entrée latérale, pneus Michelin renforcés de 105 aux 4 roues au prix de 13.400 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Panhard et Levassor, châssis et voitures 1904, 8, 10, 15, 18 et 24 HP. Livraison de suite à des prix très avantageux.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Quantité de voitures d'occasion Panhard et Levassor, Renault frères et autres marques en 6, 8, 10, 12, 14 et 15 HP. *Véritables occasions de bon marché.*
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine. (1925)

L'Automobile-Club argentin désire recevoir catalogues et prix courants des fabricants et maisons de vente d'automobiles et industries accessoires. Les adresser à son président, M. Dalméra Varela, avenue Alvear, n° 1861, Buenos-Ayres (République Argentine). (1926)

CHASSES

A vendre, bois, chasse de 123 hect. avec terr prés, le tout d'une contenance de 139 hecta 1 h. 1/2 de Paris, ligne de l'Est; le bois 100 mètres de la station. S'adresser à M. F. Pré 75, rue de la Victoire. (19

CHIENS

Seule importation directe de chiens. Fo riers d'Angleterre, adultes, 30 fr.; chiots, 15 magnifique loulou de Poméranie, 60 fr.; m fiques schipperkest noir jais, 60 fr. pièce; petits fons bruxellois, tête de singe, 100 fr. pièce: beau niches noirs, 60 fr. pièce; toy-terriers anglais, n feu, adultes, 200 fr.; chiots, 60 fr. pièce, à vue, acheteurs. M. R. de Boeve, Lille. (19

COURS ET LEÇONS

En même temps qu'elle fait sa rentrée à l'O Comique, Mlle Marié de l'Isle, de retour de s son triomphale de Dieppe, reprend son cours de salle Lemoine, 17, rue Pigalle. (19

DIVERS

Un Français sportsman serait reçu chez un cé taire anglais pour les 5 mois d'hiver pour la c au renard, au fusil, la pêche, le golf, le box. tous les autres renseignements, écrire à Gilbert H Hatherleigh Lodge, Abergavenny (Angleterre). (19

VOYAGES

Chemins de fer du Nord et du South East et Chatham. — *Paris à Londres en 7 heure* Services rapides. Quotidiens, de la Malle. Dépar Paris-Nord à 8 h. 30 *m.* — 9 h. 45 *m.* — 11 h. 3 — 4 h. *s.* — 8 h. 40 *s.* — *Traversée maritime, en une heure.* — Pour prix des places et renseigneme s'adresser à l'Agence de la Compagnie, 30, boule des Italiens, ou à la gare du Nord. (1

Création et Restauration de Parcs et Jardins de tous st

E. REDONT

ARCHITECTE-PAYSAGISTE — GRAND PRIX
61, rue Louis-Blanc, PARIS
Entreprise générale pour la France et l'Etran
DE PLANTATIONS ET TERRASSEMENTS, CONSTRUCTIONS RUSTIQUES PONTS, ROCHERS, LACS, RIVIÈRES, CAPTATIONS ET CANALISA TIONS D'EAUX, DRAINAGES, TRANSPLANTATIONS AU CHARIOT

OFFICIERS MINISTÉRIELS

COURBEVOIE (Seine) Gde Propriété angle r. de F de l'Industrie et de l'Abreuvoir. H écur. p[r] 336 chev., réservoirs, etc. C[e] 4.273[m]50. A a 1 ench. Ch. Not. de Paris, le 18 Octobre 1904. M. 145.000 f. Jouis. de suite. S'ad. p[r] visit. s[r] les lieux rens. à la C[ie] G[e] des Omnibus, Paris, r. Pierre Har et à M[e] MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, not., dép. e

LAIT DE VIOLETTES *Savon, Poudre, Crème, Essence*

GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qua requises pour la **BEAUTE** et la **FRAICHEUR** du **TEI**
Se méfier des Produits artificiels - SOCIETE HYGIENIQUE, Paris, et bons Parfu

Imprimerie de la Vie au Grand Air. H. L. Mercy

Le Gérant LARRIGE.